IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 3)**

z dnia 28 lipca 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji do Spraw Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych

– podkomisji stałej do spraw elektromobilności (nr 3)

28 lipca 2021 r.

Podkomisja stała do spraw elektromobilności, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Wieczorka (Lewica)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra klimatu i środowiska oraz operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania na temat stanu realizacji budowy stacji ładowania samochodów elektrycznych w Polsce,

– dyskusja na temat propozycji zmian ustawodawczych w obszarze elektromobilności i paliw alternatywnych w zakresie budowy ogólnodostępnych stacji ładowania.

W posiedzeniu udział wzięli: **Szymon Byliński** dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska, **Konrad Balcerski** główny specjalista w Departamencie Spółek Paliwowo-Energetycznych Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Artur Lorkowski** zastępca prezesa zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Krzysztof Burda** prezes Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności, **Maciej Mazur** dyrektor zarządzający i **Jacek Błaszczyński** dyrektor ds. rozwoju Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, **Wojciech Tabiś** dyrektor biura Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej, **Michał Baranowski** prezes Elocity, **Waldemar Wawer** prezes zarządu Zepto, **Tomasz Skibiński** dyrektor Departamentu Rozwoju w Energa Obrót, **Rafał Czyżewski** prezes zarządu GreenWay Polska, przewodniczący Komitetu ds. Operatorów Ogólnodostępnej Infrastruktury Ładowania Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych **Wojciech Drożdż** wiceprezes zarządu ds. innowacji i logistyki Enea Operator, **Kazimierz Więcek** prezes zarządu PGE Nowa Energia, **Marek Gil** kierownik Biura Zarządzania Majątkiem Oświetleniowym w PGE Dystrybucja, **Jacek Olszański** koordynator ds. procesów rozliczeniowych PGE Obrót, **Zuzanna Staniszewska** samodzielny specjalista w Departamencie Regulacji w PGE Polska Grupa Energetyczna, **Daniel Grzyb** dyrektor ds. rozwoju biznesu i **Piotr Mąkosa** dyrektor operacyjny EKOEN, **Michał Janiszewski** kierownik projektu w Innogy Stoen Operator, **Andrzej Popławski** specjalista ds. elektromobilności w Innogy Polska, **Przemysław Kałdoński** pełnomocnik zarządu EVplus, **Cezary Kowalczyk** kierownik Zespołu ds. Elektromobilności, Obszar Energetyki w PKN Orlen.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Igor Amarowicz**, **Ewa Kwiatkowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Witam serdecznie wszystkich państwa na posiedzeniu podkomisji Komisji Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych do spraw elektromobilności i otwieram posiedzenie podkomisji.

Ze względu na ilość gości pozwólcie państwo, że nie będę każdego witał i przedstawiał z osobna, ale poproszę o przedstawienie się przy zabieraniu głosu, żebyśmy wszyscy wiedzieli, jaką firmę państwo reprezentujecie. Zdecydowanie uprości nam to procedowanie.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje w punkcie pierwszym: informację ministra klimatu i środowiska oraz operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania na temat stanu realizacji budowy stacji ładowania samochodów elektrycznych w Polsce – to w kontekście wykonywania zapisów ustawy o elektromobilności. Chcielibyśmy jako Komisja i podkomisja dowiedzieć się, na jakim etapie jest realizacja tychże inwestycji. W punkcie drugim to, co zapewne wyjdzie przy okazji realizacji punktu pierwszego: dyskusja na temat propozycji zmian ustawodawczych w obszarze elektromobilności i paliw alternatywnych w zakresie budowy ogólnodostępnych stacji ładowania. Chcielibyśmy mieć dziś także pewne rekomendacje z państwa strony, co uważacie, że powinniśmy zmienić w polskim prawie, żeby ułatwić realizację tych inwestycji. Punkt trzeci będzie poświęcony sprawom różnym, o ile się takie pojawią.

Tym samym przystępujemy do realizacji pierwszego punktu porządku dziennego. Poproszę o zabranie głosu pana Szymona Bylińskiego, dyrektora Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej w Ministerstwie Klimatu i Środowiska. Oddaję panu głos, panie dyrektorze, i proszę o informację, jaka jest ocena ministerstwa.

Dyrektor Departamentu Elektromobilności i Gospodarki Wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska Szymon Byliński:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo – jeśli chodzi o kwestię stanu rozwoju infrastruktury do ładowania pojazdów, to zacznę od liczby obecnie funkcjonujących punktów ładowania.

Na koniec czerwca mieliśmy 1521 stacji ładowania – są to stacje operatorów prywatnych. W zakresie budowy stacji ładowania zgodnie z ustawą o elektromobilności przewidziano okres rynkowy na rozwój stacji ładowania, aby osiągnąć cel ponad 6000 punktów ładowania. Cel ten wynika z krajowego planu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. W pierwszym kroku założono działanie rynku, które rozwinie punkty i stacje ładowania, natomiast w drugim kroku stworzyliśmy mechanizm interwencyjny rozwoju stacji ładowania, polegający na tym, że operatorzy systemów dystrybucyjnych zostali zobligowani do wybudowania określonej liczby punktów ładowania.

Rozmieszczenie i liczba tych punktów miały wynikać z przygotowanych przez władze miast powyżej 100 tys. mieszkańców planów rozwoju stacji ładowania na danym obszarze. Plany te miały być uzgadniane z operatorami systemów dystrybucyjnych i podlegać konsultacjom społecznym, tak aby w efekcie powstał plan odpowiadający lokalnej społeczności i możliwościom rozwoju sieci elektroenergetycznych. Miały one pozwolić wybudować te stacje ładowania pierwotnie do końca grudnia 2020 r. – z uwagi na koronawirusa ten termin został przesunięty o trzy miesiące. Ten mechanizm zaczął funkcjonować – w zeszłym roku gminy powyżej 100 tys. mieszkańców opracowały plany związane z rozwojem infrastruktury do ładowania. Ze względu na koronawirusa były pewne trudności z opracowaniem tych planów i z konsultacjami społecznymi, ale z naszych informacji wynika, że wszystkie gminy wykonały już swoje zadanie. Następnie, zgodnie z uzgodnieniami, operatorzy opracowali plany przyłączania stacji ładowania; plany te zostały przedstawione prezesowi Urzędu Regulacji Energetyki.

W związku z tym, że zmiana dyrektywy w sprawie wspólnych zasad rynku wewnętrznego energii elektrycznej spowodowała, że operatorzy systemów dystrybucyjnych nie mogą posiadać, budować ani operować stacjami ładowania – wynika to z przepisów o unbundlingu, czyli rozdzieleniu różnych działalności na rynku energii energetycznej, aby uniknąć naturalnych monopoli – w obecnym projekcie ustawy o elektromobilności, który niedługo zostanie przekazany pod obrady Rady Ministrów, zrezygnowaliśmy z mechanizmu interwencyjnego w ramach implementacji tej dyrektywy. Aby nie zatrzymywać tych inwestycji, które zostały już rozpoczęte, i nie spowodować, że operatorzy systemów dystrybucyjnych nie otrzymaliby zwrotu kosztów tych inwestycji, zaproponowaliśmy w obecnym projekcie ustawy, aby ten mechanizm był stopniowo wygaszany i aby te stacje ładowania, które były zaproponowane do końca drugiego kwartału 2021 r., zostały wybudowane.

Z informacji, które mamy od operatorów systemów dystrybucyjnych, od organizacji PTPiREE, wynika, że w ramach programu przyłączania i mechanizmu interwencyjnego

do końca drugiego kwartału zostałoby przyłączonych 1044 stacji ładowania. Z uwagi na to, że drugi kwartał minął, a ustawa jest w dalszym ciągu projektem, zastanawiamy się nad innymi możliwymi rozwiązaniami wygaszania mechanizmu interwencyjnego.

Jednocześnie wygaszając ten mechanizm, opracowaliśmy wspólnie z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej program wsparcia budowy stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych oraz stacji tankowania wodorem. Program ten został obecnie złożony do Komisji Europejskiej w celu notyfikacji pomocy publicznej, gdyż takie są wymogi prawa europejskiego – jeśli chcemy udzielać dotacji na rozwój infrastruktury, to potrzebujemy zgody Komisji Europejskiej. Wsparcie ma być udzielone w formie dotacji, a adresatami tego programu są jednostki samorządu terytorialnego, spółdzielnie, wspólnoty mieszkaniowe i przedsiębiorcy. W ramach tego programu chcemy wspierać przede wszystkim szybkie, ogólnodostępne stacje ładowania, ale nie zapominamy też o stacjach prywatnych – większość ładowań odbywa się poza ogólnodostępnymi stacjami ładowania i chcemy część środków przeznaczyć na wsparcie tej infrastruktury. Czekamy na pozytywną decyzję Komisji Europejskiej w tym zakresie.

Tyle, jeśli chodzi o infrastrukturę ładowania. Jeśli są jakieś pytania albo uwagi, to słucham.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Chciałbym, żebyśmy to uszczegółowili – z informacji pana dyrektora wynika, że mamy 1521 stacji operatorów prywatnych. Ile z tych stacji to stacje ogólnodostępne, a ile to stacje rzeczywiście prywatne?

Dyrektor departamentu w MKiŚ Szymon Byliński:

Wszystkie są ogólnodostępne.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Druga rzecz, rozumiem, że plan był, żeby tych stacji było 6000, a trzeba sobie uczciwie powiedzieć, że tych 6000 nie będzie – jak ministerstwo planuje do tego podejść w nowym projekcie ustawy, jeśli chodzi o liczbę stacji, które mają być wybudowane?

Niepokojąca jest informacja – zapewne za chwilę wypowiedzą się w tej sprawie operatorzy sieci dystrybucyjnych – dotycząca tego, że planowo miało być wybudowanych 1440 stacji w pierwszych dwóch kwartałach tego roku, ale przy rezygnacji z mechanizmu interwencyjnego ci, którzy chcieli wypełnić zapisy ustawy – mówię o OSD – i dokonali nakładów finansowych, będą dzisiaj w dużo gorszej sytuacji niż ci, którzy nie realizowali tych zapisów. Jak ministerstwo planuje rozwiązać ten problem, aby ci operatorzy, którzy podjęli działania, na tym nie stracili?

Także w tym kontekście, ponieważ w trakcie procedowania ustawy będziemy też zapewne o tym dyskutować: co z tymi stacjami, które, w ramach wdrażania dyrektywy muszą być przekazane innym operatorom? OSD będzie musiało przekazać stacje czy dopuszczacie, że będzie dalej operatorem tych stacji, które obecnie wybudowało?

Poproszę pana dyrektora o informacje, jak ministerstwo planuje te problemy rozwiązać.

Dyrektor departamentu w MKiŚ Szymon Byliński:

Jeśli chodzi o 6000 punktów ładowania, rzeczywiście wycofujemy się z mechanizmu interwencyjnego, ale w ramach programu notyfikowanego przez Komisję Europejską planujemy przeznaczyć środki, które pozwolą wybudować ponad 10 000 punktów ładowania – dokładnie 13 000 punktów ładowania, z czego szacujemy, że około 4000 punktów będą punktami szybkiego ładowania, powyżej 50 kW. Te cele osiągniemy, ale innym mechanizmem – jest to wyjście naprzeciw oczekiwaniom zarówno operatorów systemów dystrybucyjnych, jak i części organizacji branżowych, które wskazywały, że mechanizm interwencyjny jest mechanizmem nierynkowym, czyli jedni zostali zmuszeni do wybudowania stacji ładowania, a operatorzy już działający na rynku usług ładowania staną się mniej konkurencyjni, bo nie będą mieli zwrotu kosztów, które mają OSD z taryfy, czyli od wszystkich uczestników systemu elektroenergetycznego. Stąd też wydaje się, że osiągniemy te cele.

Z drugiej strony w przypadku mechanizmu interwencyjnego część operatorów systemów dystrybucyjnych w swoich planach przewidywała osiągnięcie wymaganej liczby punktów ładowania nawet na rok 2023, co było związane z całym procesem inwestycyjnym.

Odchodzimy od mechanizmu interwencyjnego, natomiast w zamian proponujemy mechanizm bardziej rynkowy, który przyczyni się naszym zdaniem do rozwoju stacji ładowania.

Jeśli chodzi o kwestie wygaszania mechanizmu interwencyjnego i nierówności traktowania podmiotów – jesteśmy zobligowani do wycofania mechanizmu dyrektywą o rynku wewnętrznym energii elektrycznej, jeżeli chcemy tę dyrektywę implementować. Część podmiotów zainwestowała w stacje ładowania, w proces inwestycyjny, natomiast koszty te zostaną zwrócone operatorom systemów dystrybucyjnych w taryfie, więc nie poniosą oni z tego tytułu żadnych strat.

Należało określić punkt, w którym nie będziemy już wykorzystywać mechanizmu interwencyjnego. Co więcej, wycofanie się z niego było przedmiotem konsultacji z PTPiREE, rozmawialiśmy z operatorami systemów dystrybucyjnych i przedstawiona obecnie propozycja jest wynikiem kompromisu, który osiągnęliśmy podczas tych spotkań. Z jednej strony nie chcieliśmy doprowadzić do sytuacji, w której część podmiotów poniosłaby koszty, które nie zostałyby w żaden sposób zwrócone, a z drugiej nie chcieliśmy zatrzymać rozwoju tego rynku. Gdybyśmy całkowicie zwolnili operatorów z budowy stacji ładowania, to rynek budowy i rozwoju stacji ładowania by się zatrzymał. Staraliśmy się znaleźć jak najbardziej kompromisowe rozwiązanie i wydaje nam się, że takie właśnie zostało znalezione.

Należy też pamiętać, że obowiązek budowy stacji ładowania jest znany operatorom od 2018 r. – był czas na przygotowanie się do realizacji tego obowiązku. Ostatecznie nikt nie poniesie znaczącego uszczerbku z tego tytułu, że stacja nie została zbudowana, natomiast jest problem z operatorami, którzy przewidywali budowę stacji ładowania w dalszej perspektywie, w roku 2023 – zastanawiamy się nad rozwiązaniem tego problemu, bo mamy sygnały od operatorów, że niektóre rozwiązania uważają za mało sprawiedliwe.

Czy są jeszcze jakieś pytania?

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Zapewne za chwilę w dyskusji i operatorzy, i państwo się do tego odniosą, więc pytania będą jeszcze padały.

Mam pytanie do pana prezesa Lorkowskiego, czy chce z ramienia Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska dodać do tego, co pan dyrektor powiedział, informacje o tym, jaką politykę w tej chwili prowadzicie. Mamy dzisiaj odwieczny dylemat: co było pierwsze, jajko czy kura, czy najpierw budujemy stacje, a później samochody i dofinansowujemy samochody, czy odwrotnie. W związku z tym należy zacząć się zastanawiać, jak ta strategia powinna wyglądać, bo mam wrażenie, że kluczem do rozwoju elektromobilności jest właśnie infrastruktura: jeżeli jej nie będzie, to nikt, nawet z dużym dofinansowaniem, nie będzie chciał używać samochodów elektrycznych. Ale może się mylę, to jest temat do dyskusji. Proszę bardzo, panie prezesie.

Zastępca prezesa zarządu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Artur Lorkowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, panie i panowie posłowie – trudno Narodowemu Funduszowi Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w obecności ministra klimatu mówić o strategii. Jesteśmy instytucją wykonawczą działań, o których decyduje minister klimatu. Dlatego skupię się na zaprezentowaniu kilku informacji dodatkowych w stosunku do tego, co powiedział pan dyrektor Byliński.

Pan przewodniczący słusznie zasugerował, że najlepszym instrumentem wspierania elektromobilności jest rozwój stacji ładowania. Ten mechanizm działa też jednakże w drugą stronę: najlepszym mechanizmem wsparcia rozwoju stacji ładowania jest zwiększenie popytu na usługę ładowania. Popyt ten rośnie wtedy, kiedy rośnie ilość samochodów elektrycznych. Nie chcemy przesądzać tego dylematu, o którym mówił pan przewodniczący, wobec tego nasze działania są podejmowane równolegle w zakresie dopłat

do samochodów elektrycznych – co już się dzieje – oraz mamy nadzieję zaraz po przerwie urlopowej Komisji Europejskiej zakończyć uzgodnienia w zakresie programu pomocowego, o którym mówił pan dyrektor.

Jak państwo wiecie, ruszył program „Mój elektryk" – przewiduje on dopłaty od zakupu samochodu dla osób fizycznych. Mamy nadzieję, że w najbliższych tygodniach rozstrzygniemy nabór na banki, które będą udzielały dopłat do leasingu – to będzie ta jakościowa zmiana w zakresie udzielania dopłat, ponieważ leasing jest dzisiaj podstawową formą korzystania z pojazdów przez firmy. Dopłaty do leasingu dla przedsiębiorców mają potencjał do rozruszania rynku, a więc również i zwiększenia popytu na usługę ładowania.

Drugim elementem, na który chciałem zwrócić uwagę, a który wynika też z informacji przedstawionej przez pana dyrektora Bylińskiego, jest fakt, że ograniczeniem dla rozwoju stacji ładowania jest często rozwój infrastruktury elektrycznej, czyli doprowadzenie mocy do miejsc, w których ta usługa miałaby uzasadnienie ekonomiczne. W związku z tym NFOŚiGW uzgodnił już z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym finansowanie specjalnego programu dla operatorów systemu dystrybucyjnego na rozwój sieci przesyłowej dla potrzeb rozwoju stacji ładowania. Uruchomimy ten program w najbliższych tygodniach – chcemy skierować go do operatorów systemu dystrybucyjnego po to, aby posiadali oni środku z NFOŚiGW na rozwój sieci w tych miejscach, w których jest potrzeba zbudowania stacji ładowania, która wynika z potrzeby rynkowej. Przełamie to pewne ograniczenia systemowe po stronie sieci. Program będzie w całości finansowany z Funduszu Modernizacyjnego, którego operatorem jest Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Mamy już uzgodnienia w zakresie pomocy publicznej, mamy pozytywną decyzję Komitetu Inwestycyjnego Funduszu Modernizacyjnego, który odbył się w drugiej połowie czerwca. Jesteśmy dziś na etapie przygotowywania programu priorytetowego, który będzie skierowany do operatorów sieci dystrybucyjnej, mamy nadzieję uruchomić go w najbliższym czasie.

Tak jak mówił pan dyrektor Byliński, NFOŚiGW, pod nadzorem ministra klimatu, bezpośrednio prowadził uzgodnienia z Komisją Europejską w zakresie warunków udzielania pomocy publicznej dla infrastruktury ładowania oraz tankowania wodoru. Rozmowy te umożliwiła decyzja parlamentu, który przekształcił fundusz celowy w postaci Funduszu Niskoemisyjnego Transportu w zobowiązanie wieloletnie, którym NFOŚiGW dysponuje dzisiaj w pełni. Dało nam to podstawę finansową do zaplanowania programu wsparcia dla rozwoju infrastruktury ładowania – w październiku i listopadzie ubiegłego roku rozpoczęły się intensywne konsultacje z Komisją Europejską. Program będzie opiewał na kwotę 800 mln zł, chcemy przeznaczyć tę kwotę na rozwój infrastruktury ładowania i w ramach tej kwoty, tak jak mówił pan dyrektor Byliński, planujemy sfinansowanie 13 354 stacji, w tym 6139 stacji ogólnodostępnych. Przewidujemy również możliwość finansowania stacji nieogólnodostępnych – jeśli pan przewodniczący będzie sobie życzył, możemy przekazać o tym więcej informacji.

Negocjacje, które prowadziliśmy od października z Komisją Europejską, doprowadziły nas do uzgodnienia podstawowych parametrów, co umożliwiło formalizację tego dialogu poprzez złożenie notyfikacji we właściwym trybie, poprzez ministerstwo i UOKiK. Wyniki tych uzgodnień zostały odzwierciedlone w projekcie rozporządzenia ministra klimatu i środowiska w sprawie szczegółowych warunków udzielania pomocy publicznej na infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych i infrastrukturę do tankowania wodoru. Ten projekt rozporządzenia jest już po uzgodnieniach z RCL, jest dostępny na stronach internetowych, więc zapewne wszyscy uczestnicy dzisiejszego spotkania mieli okazję się z nim zapoznać. Odzwierciedla on nasze uzgodnienia z Komisją Europejską do momentu notyfikacji, został on złożony jako podstawa notyfikacji i jest dziś podstawą do ostatecznych dyskusji.

Nie ukrywam jednak, że ten projekt będzie podlegał modyfikacjom – są pewne szczegółowe obszary, niezwykle istotne z punktu widzenia branży, które będą ulegały zmianom. Tak jak my uzgadniamy swoje stanowisko z ministrem klimatu, z branżą i z innymi podmiotami, tak samo Komisja Europejska, czyli DIGCOMP, nasz partner, posiada swój wewnętrzny interserwis i potrzebę konsultacji. Na tym etapie również

pojawiają się dodatkowe elementy, które będą odzwierciedlane w decyzji Komisji Europejskiej, co z kolei będzie musiało się przenieść na zmianę rozporządzenia. Wydaje się, że to, co jednak nie ulegnie zmianie – i mamy co do tego uzgodnienie z Komisją Europejską – to podstawowe warunki wsparcia, które są określone w projekcie rozporządzenia. Te warunki przewidują wsparcie dla infrastruktury publicznej, ogólnodostępnej, jak i dla niepublicznej – trwa jeszcze dyskusja nad tym, co oznacza tzw. semi-public infrastructure, czyli te kategorie podmiotów, które są w szarej strefie między infrastrukturą publiczną a niepubliczną, ten element jest jeszcze wyjaśniany z Komisją Europejską. Co do zasady chcielibyśmy jednak, żeby te dwie kategorie były utrzymane.

Jeżeli chodzi o punkty ładowania niepubliczne, to będą one otrzymywały wsparcie na poziomie 25% kosztów kwalifikowalnych, natomiast w przypadku infrastruktury publicznej chcemy ograniczyć wsparcie wyłącznie do stacji powyżej 50 kW. Preferencje otrzyma infrastruktura powyżej 150 kW – będzie to wsparcie na poziomie 50% kosztu kwalifikowalnego. Jeżeli chodzi o infrastrukturę między 50 a 150 kW, będziemy różnicować wsparcie w zależności od lokalizacji. W miejscach, w których istnieje zwiększony popyt, szczególnie w dużych aglomeracjach i przy trasach sieci TEN-T, będziemy oferować wsparcie na poziomie 30% – uznajemy, że jest to uzasadniony poziom rekompensaty, wynikającej również z intensywności ruchu na danej stacji. Na terenach poza dużymi miastami oraz poza trasami, korytarzami TEN-T wsparcie dla tych stacji będzie wynosiło do 45% kosztu kwalifikowalnego.

Ten schemat jest oczywiście dużo bardziej skomplikowany – jest powiązany z wieloma uwarunkowaniami, które są wciąż przedmiotem doprecyzowań ze strony Komisji Europejskiej. Otrzymaliśmy, wczoraj bądź przedwczoraj, formalne stanowisko Komisji Europejskiej, która prosi nas o potwierdzenie niektórych elementów i zrozumienie dla pewnych prowadzonych uzgodnień roboczych – naszą intencją jest udzielić ostatecznych odpowiedzi i potwierdzeń Komisji Europejskiej do końca sierpnia, żeby uzyskać wspólne zrozumienie dla pewnych czynności, które NFOŚiGW chce otrzymywać. Chcielibyśmy dać Komisji Europejskiej czas – myślę, że nie więcej niż miesiąc – na formalne przyjęcie decyzji, która będzie podstawą do działań po stronie Polski. Działania te będą polegały na przyjęciu ostatecznej wersji rozporządzenia ministra klimatu, którego projekt już mamy, ale może on podlegać korektom, oraz przyjęcie przez NFOŚiGW – przez zarząd, a następnie radę nadzorczą – programu priorytetowego, a następnie ogłoszenie naboru. Te działania będziemy prowadzili równolegle do działań Komisji Europejskiej, aby uruchomić ten instrument bez zbędnej zwłoki i aby działał równolegle do instrumentów pobudzania popytu na samochody elektryczne i zwiększania popytu na usługę ładowania.

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję za tę informację, panie prezesie.

Mam jedno pytanie do doprecyzowania: wspomniał pan o tym, że planujecie 800 mln na sfinansowanie 13 000 stacji – i tych ogólnodostępnych, i tych prywatnych. Z tego, co policzyłem, wychodzi to około 60 tys. na stację. Czy w tej kwocie są środki, które pan prezes sygnalizował, dotyczące infrastruktury energetycznej, czy też jest to inny fundusz?

Pan prezes zwrócił uwagę na bardzo istotną kwestię – szczególnie jeśli chodzi o stacje dużych mocy, są kwestie warunków przyłączenia sieci, są to duże nakłady po stronie operatorów. Dlatego dla lepszego zrozumienia: czy to jest ten sam fundusz, czy jeśli chodzi o operatorów sieci planujecie inny fundusz? Jeżeli to jest inny fundusz, to jakiej wysokości pomoc jest planowana?

Zastępca prezesa zarządu NFOŚiGW Artur Lorkowski:

Panie przewodniczący, to może być ten sam fundusz w rozumieniu źródła – nie wykluczamy, że będziemy chcieli program dla ładowarek sobie zrefinansować ze środków unijnych, bo mamy obowiązek ustawowy w pierwszej kolejności sięgać po środki unijne. Ale będą to odrębne pieniądze, czyli ponad 800 mln na ładowarki, i przygotujemy odrębne środki dla operatorów systemu dystrybucyjnego na wsparcie rozbudowy sieci pod stacje ładowania.

Ten komponent rozbudowy sieci dla OSD nie będzie wchodził w koszt 800 mln, to będą odrębne pieniądze, ale ich źródło może być to samo – o ile planujemy dzisiaj uruchomienie programu wsparcia ładowarek z własnych środków, z zobowiązania wieloletniego FNT (dlatego też podkreślałem wagę decyzji parlamentu o przekazaniu tych środków do NFOŚiGW, abyśmy mogli nimi dysponować), o tyle nie wykluczamy, że będziemy próbowali się refinansować wobec Komisji Europejskiej. Z punktu widzenia beneficjentów jest to kwestia wtórna, ale z punktu widzenia płynności NFOŚiGW i utrzymania zdolności finansowej do podejmowania kolejnych działań w szeroko pojętym sektorze elektromobilności jest to niezwykle ważne.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję, panie prezesie. Czy strona rządowa chciałaby jeszcze coś do tego dodać? Nie, dobrze. Będą jeszcze zapewne pytania, więc i możliwość odniesienia się.

Szanowni państwo, w tym punkcie poproszę o informację w pierwszej kolejności od przedstawicieli OSD, a później pozostałych operatorów – wynika to z tego, że OSD jest w specyficznej sytuacji i chcielibyśmy wiedzieć, jak realizacja tej ustawy wygląda w spółkach państwowych. Później poproszę o krótką informację ze strony pozostałych operatorów. Może pan prezes Tabiś w imieniu wszystkich OSD?

Dyrektor biura Polskiego Towarzystwa Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej Wojciech Tabiś:

Dziękuję za udzielenie głosu. Chciałem generalnie o problemach wszystkich operatorów systemów dystrybucyjnych, o których zbieramy informacje jako Polskie Towarzystwo Przesyłu i Rozdziału Energii Elektrycznej.

Jesteśmy w trakcie intensywnego procesu budowy stacji ładowania: mamy zaplanowanych około 3000 stacji ładowania, ten proces jest podzielony po około jednej trzeciej: jedna trzecia została zrealizowana, jedna trzecia jest w trakcie budowy, a jedna trzecia jest zaplanowana. Nie ukrywam, że z racji tego, że nowy projekt ustawy o elektromobilności jest już rozpowszechniony, mamy coraz większe problemy w uzgodnieniach z lokalnym samorządem, w budowie tych stacji, które jeszcze są w trakcie uzgodnienia. Proces ten jest utrudniony i mieliśmy sugestię do ministerstwa klimatu, aby ten harmonogram skorygować, skoro i tak będzie on zmieniony i obowiązek ten będzie zniesiony z operatorów. Trudno go realizować w momencie, kiedy wiemy, że i tak te stacje będziemy musieli przekazać.

Drugi proces, w którym znajdują się operatorzy, to minimalizacja tzw. kosztów osieroconych, stranded costs, wynikających z tej ustawy. Operatorzy ponieśli, ponoszą i będą ponosić koszty, nawet w przypadku braku obowiązku ustawowego. Nie chcielibyśmy, żeby te koszty przeniosły się na pozostałych odbiorców, którzy korzystają z sieci elektroenergetycznej, dlatego wydaje mi się, że ten obowiązek powinien być skorygowany – i taką mieliśmy propozycję. Rozmawiamy z Urzędem Regulacji Energetyki, jak traktować koszty poniesione i te, które będą poniesione, żeby nie stanowiły one straty – nie ukrywam, że są to rozmowy dość skomplikowane, ponieważ Urząd Regulacji Energetyki stara się, żeby ten proces nie przyniósł zysków operatorom, ale też zminimalizował ich straty. Staramy się również uzgodnić regulację energetyki, jak powinien przebiegać proces sprzedaży tych projektów, które już zostały wybudowane, czy tych, które są w trakcie budowy.

Niemniej chciałbym zasygnalizować, panie przewodniczący, że to nie jest największy problem operatorów. Największym problemem jest budowa sieci, zarówno do tych obiektów, które są w tej chwili realizowane bądź dopiero będą realizowane, jak i do tych obiektów, które są zaplanowane zgodnie z rządowym programem. Jako operatorzy staraliśmy się, aby budowa sieci dystrybucyjnej, czyli 110 kV, średniego i niskiego napięcia, znalazła się w specustawie dotyczącej sieci przesyłowych, ale została ona odrzucona. Obawiamy się, że cykl budowy sieci energetycznej – który dla sieci 110 kV sięga od pięciu do ośmiu lat, dla sieci średniego napięcia od trzech do pięciu lat – będzie stanowił problem z punktu widzenia wykorzystania tych środków, o których mówił pan prezes Lorkowski. Zwróciliśmy się już do NFGWiOŚ-u o wsparcie tego procesu budowy, ale apelujemy tutaj zwłaszcza do ustawodawców, żeby ten proces ułatwić – dotyczy on nie tylko

stacji ładowania, ale też wyprowadzenia energii z instalacji OZ-owych, fotowoltaicznych czy farm wiatrowych. Wydaje nam się, że jest to w tej chwili jedna z pilniejszych spraw, którą ustawodawca czy Ministerstwo Klimatu i Środowiska mogliby wesprzeć, upraszczając proces budowy, a zwłaszcza proces uzgodnień z lokalnymi samorządami, jeżeli chodzi o proces inwestycyjny sieci energetycznej.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję – myślę, że będziemy też o tym rozmawiali we wnioskach w drugim punkcie, zapisaliśmy już uwagę pana prezesa.

Przechodzimy do informacji ze strony operatorów, proszę bardzo, pan prezes Drożdż z Enea.

Wiceprezes zarządu ds. innowacji i logistyki Enea Operator Wojciech Drożdż:

Dzień dobry panie przewodniczący, szanowni państwo. Enea Operator Szczecin.

Pokrótce – Enea Operator od samego początku chciała wypełnić obowiązek ustawowy, zarówno w zakresie jakościowym, jak i ilościowym i czasowym. W związku z tym przystąpiliśmy niezwłocznie do działania. Jak pan dyrektor z ministerstwa klimatu słusznie wspomniał, z uwagi na koronawirusa termin ustawowy był kilkakrotnie przesuwany. Co za tym idzie – zakończyliśmy proces bezpośrednich zakupów, posiadamy wszystkie 417 stacji, które powinniśmy umieścić w naszych czterech głównych miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, czyli poczynając od Gorzowa, przez Poznań, Szczecin, po Zieloną Górę. W Zielonej Górze mamy specyficzną sytuację, że tam plan nie był w ogóle uzgadniany, gdyż prezydent Zielonej Góry stwierdził, że to, co jest zapisane w ustawie, go wysoce nie satysfakcjonuje, jeżeli chodzi o moc ładowarek, i własnym sumptem wprowadzi sobie ładowarki szybkie, w związku z czym ograniczyliśmy się do inwestycji na terenie trzech miast.

Podobnie jak inni operatorzy przyznam, że napotkaliśmy na szereg problemów nie tylko związanych z pandemią, ale i z procedurami uzgodnień: z samorządami miast co do lokalizacji, dotyczących możliwości podłączenia sieci do ładowarek, a przede wszystkim w punktach, które zostały objęte nadzorem konserwatora zabytków, uzgodnień dotyczących ochrony zabytków i przestrzeni miejskiej na danym terenie. Spowodowało to, że mimo usilnych starań na koniec czerwca udało nam się wybudować 46 z 216 stacji ładowania, które stoją już na terenie tych trzech miast, najwięcej, czyli 17, w Poznaniu, w Gorzowie – 16, a w Szczecinie – 13.

Liczymy na to, że nasz trud w zakresie spełnienia warunków i wymogów obecnie obowiązującej ustawy przynajmniej nie zostanie ukarany – czyli że nakłady, jakie ponieśliśmy w ramach przyłączeń, zostaną nam w taryfie zwrócone. Jednocześnie czekamy z niecierpliwością na nowelę ustawy, bo po 30 czerwca wstrzymaliśmy proces inwestycyjny i montażu stacji, oczekując na nowelę ustawy – czy będziemy mogli je dokończyć, czy też wykorzystać w inny sposób na potrzeby własne.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Proszę o głos przedstawicieli PGE.

Kierownik Biura Zarządzania Majątkiem Oświetleniowym w PGE Dystrybucja Marek Gil:

Dzień dobry państwu, dzień dobry panie przewodniczący. Marek Gil, PGE Dystrybucja. Jesteśmy w takiej sytuacji, że osoby, które działały w programie elektromobilności, są na urlopach, dlatego pokrótce przedstawię kilka informacji na ten temat.

Na koniec drugiego kwartału tego roku nie zostały wybudowane żadne stacje ładowania, natomiast wszelkie inne prace związane z uzgadnianiem, z programem przyłączania są zakończone.

Głos z sali:

A ile w planie?

Kierownik biura w PGE Dystrybucja Marek Gil:

W planie mamy 620 sztuk.

Natomiast zostały zakończone prace związane z programem przyłączania, uzgadniania i lokalizacją tych stacji w miastach, gdzie musimy je wybudować.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

To rzeczywiście krótka informacja, jeśli wybudowano 0 na 620 na pół Polski. Czy mógłby pan krótko powiedzieć, jakie były powody? Czy to strategia, którą PGE przyjęło, że nie wykonujecie zapisów ustawy? Bo nie jestem w stanie tego zrozumieć.

Kierownik biura w PGE Dystrybucja Marek Gil:

Jak do tej pory zapisy ustawy były realizowane, bo trwały prace związane z lokalizacją, z programem przyłączania, trwały konsultacje z samorządami – to nie jest tak, że PGE nic w tym zakresie nie robiło. Spowolnienie nastąpiło z racji tego, że pojawiła się informacja o nowelizacji ustawy.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Myślę, że będzie to wymagało dodatkowych wyjaśnień, ale to już pewnie ze strony zarządu i prezesa PGE Nowa Energia, bo to spółka Nowa Energia u was za to odpowiada.

Poproszę bardzo przedstawiciela spółki Energa, a później dojdziemy do Orlenu.

Dyrektor Departamentu Rozwoju w Energa Obrót Tomasz Skibiński:

Dzień dobry panie przewodniczący, dzień dobry państwu. Tomasz Skibiński, Energa Obrót. Wypowiem się w imieniu kolegi z Energi Operator, który również jest na urlopie.

Uzupełniając państwa wypowiedzi: jeżeli chodzi o Energę, to zmiana w mechanizmie interwencyjnym nie ma dla nas większego znaczenia, bo praktycznie wypełniliśmy już nasz obowiązek. Byliśmy zobowiązani do wybudowania 558 punktów na terenie naszego OSD, czyli w ośmiu miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, od Olsztyna do Koszalina i na południe do Płocka. Jeżeli chodzi o stacje, które już faktycznie stoją: 538 punktów już zostało postawionych, z czego kolejne 362 punkty mają już pozytywny wynik UDT, a 156 punktów jest już w pełni odebranych, przekazanych, uruchomionych i ma wgrany system Orlen Charge, którego będziemy używać w ramach całej grupy kapitałowej. Mamy w pełni postawione, odebrane i działające stacje w Koszalinie i Elblągu – po 54 punkty – oraz 48 punktów w Płocku. Zostało nam do wybudowania 20 punktów, z czego 10 punktów to jeden duży hub, który będzie zlokalizowany w Gdańsku. Tutaj znajduje się największy nasz problem na tę chwilę, ponieważ jest konieczność wybudowania dużej stacji transformatorowej, która zabezpieczy dostawę prądu do tego hubu. Jeżeli nie wystąpią w międzyczasie żadne nieprzewidziane problemy, to do końca trzeciego kwartału mamy pewność, że wszystkie 558 punktów będzie w pełni uruchomionych i udostępnionych na rynku.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. To z kolei dobra informacja, z tego co analizujemy z posłem Poncyljuszem w kontekście PGE: jak duża jest różnica, jeśli chodzi o wykonanie zapisów ustawowych.

Widzę przedstawicieli Innogy Stoen, poproszę o zabranie głosu.

Kierownik projektu w Innogy Stoen Operator Michał Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, dzień dobry. Michał Janiszewski, Innogy Stoen Operator.

W Warszawie sytuacja była trochę bardziej skomplikowana. W całym 2020 r. uzgadnialiśmy z miastem plan budowy stacji – ze względu na wielkość tego planu, bowiem mieliśmy do wybudowania 790 punktów ładowania na terenie Warszawy, było to największym wyzwaniem spośród operatorów, jak również wyzwaniem pod względem ilości dzielnic i procesu uzgadniania. Wnioskowaliśmy o dotacje na budowę szybkich stacji ładowania: chcieliśmy wybudować 150 stacji ładowania o mocy 100 kW. Otrzymaliśmy

tę dotację w grudniu 2020 r., również wtedy udało nam się uzgodnić i zatwierdzić z Radą Miasta Warszawy plan budowy. Jeżeli chodzi o samą dotację: 17 lutego został ogłoszony projekt ustawy o elektromobilności, który znacząco wpływa na ryzyko realizacji dotacji. W ramach dotacji musielibyśmy przeprowadzić publiczny przetarg dotacyjny na zakup 150 stacji.

Był do dodatkowo skomplikowany projekt również pod względem modernizacji sieci średniego napięcia, a tak naprawdę doprowadzenia mocy do stacji DC. W ramach dotacji planowaliśmy również budowę 10 stacji SN/nn. W ramach współpracy z miastem okazało się, że plan budowy wykazuje dużą ilość kolizji z infrastrukturą podziemną – już po uchwaleniu planu musieliśmy go zrewidować i zakomunikować, że w niektórych miejscach nie jesteśmy w stanie wybudować stacji ze względu na kolizje z inną infrastrukturą. Musieliśmy wziąć też pod uwagę czas ewentualnej przebudowy infrastruktury i koszty, które się z tym wiązały.

Reasumując, na ten moment realizujemy nasz obowiązek budowy stacji. Do końca roku planujemy wybudować, zgodnie z planem, 40 punktów ładowania. Cały plan miał być zrealizowany w 2022 r. W tym momencie cały czas współpracujemy z miastem, aby do końca roku zrealizować te 40 punktów.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Wspomniał pan o tym, że było planowanych 150 stacji – to kolejny głos, który mówi o tym, że wstrzymujecie prace ze względu na projektowane zmiany w ustawie, jeśli dobrze zrozumiałem. Te 40 punktów chcecie dokończyć, a co z pozostałymi 110?

Kierownik projektu w Innogy Stoen Operator Michał Janiszewski:

W całym planie miało być 790 punktów ładowania, w ramach dotacji chcieliśmy wybudować 150 szybkich stacji ładowania.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

W ramach tych 790?

Kierownik projektu w Innogy Stoen Operator Michał Janiszewski:

Tak, w ramach tych 790. Należy rozróżnić punkty ładowania od stacji ładowania: stacja ładowania ma dwa punkty ładowania. Czyli 300 punktów miało być zrealizowanych za pomocą szybkich stacji ładowania. Wychodziliśmy też z założenia, że szybkie stacje ładowania będą bardziej korzystne dla odbiorcy i dla rynku.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Czy przedstawiciele Taurona są na sali? Nie widzę. W takim razie z operatorów państwowych…

Proszę bardzo.

Kierownik projektu w Innogy Stoen Operator Michał Janiszewski:

Jeszcze raz ja – pełnię funkcję przewodniczącego ds. elektromobilności w ramach PTPiREE i mogę pokrótce nakreślić status Tauronu.

Tauron realizuje 166 punktów ładowania, na koniec tego kwartału wybudowali 66 punktów ładowania. Problem na terenie Tauronu polegał na tym, że nie wszystkie gminy szybko uzgadniały plany budowy stacji – mamy tutaj przykład jednej z gmin, która uchwaliła swój plan budowy bodajże 18 marca tego roku, czyli dwa tygodnie przed datą wynikającą z ustawy o elektromobilności.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo za przybliżenie sytuacji, ale wystosujemy pismo do pana prezesa Tauronu, że na przyszłość nie wyobrażamy sobie sytuacji, kiedy prosimy o tego typu informacje, żeby nie było przedstawiciela.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Tam jest prezes?

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Chyba jest prezes, z tego co słyszałem.

Musimy się poważniej traktować: jeżeli chcemy rozmawiać o takich sprawach, to nie wierzę, że w firmie zatrudniającej kilka tysięcy osób nie ma osoby, która zajmuje się tym tematem, mogłaby tu przyjechać i nam to wyjaśnić. Dlatego wystosujemy stosowne pismo. Ale i tak dziękuję za to wyjaśnienie.

Pan poseł Poncyljusz ma pytanie w tej sprawie, proszę bardzo.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Jeśli Energa: 558, Enea: 417, PGE wiemy, że blamaż, natomiast Tauron: 166 punktów – wygląda to dość biednie w porównaniu z pozostałymi spółkami, szczególnie z Energą, która jest mała terytorialnie w stosunku do Tauronu, a na pewno jeśli chodzi o liczbę miast i intensywność urbanizacyjną. Czy wie pan może więcej na ten temat?

Kierownik projektu w Innogy Stoen Operator Michał Janiszewski:

Tauron cały czas realizuje projekty dotyczące budowy stacji na terenie wszystkich gmin – nie jest tak, że Tauron nie realizował pozostałych punktów, tylko niektóre z nich były planowane z wyprzedzeniem, aby mogły być oddane we wcześniejszym terminie. Pozostałe natomiast miały być zrealizowane analogicznie do naszej spółki, czyli w 2022 r.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Ale w dalszym ciągu 166 w porównaniu z deklaracjami Enei czy Energi wygląda dość skromnie.

Dyrektor biura PTPiREE Wojciech Tabiś:

Jeżeli można, panie przewodniczący – Tauron do końca tego roku ma wykonać 450 stacji ładowania.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

To skąd te 166, skoro teraz pan mówi 400?

Dyrektor biura PTPiREE Wojciech Tabiś:

Mówimy o ilości oddanych punktów.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

166 jest zbudowanych? Bo już się gubię – oddanych jest 66, tak? Reszta, czyli 100, w uzgodnieniach, a teraz pan mówi: 400.

Dyrektor biura PTPiREE Wojciech Tabiś:

Pozostałe są, tak jak kolega powiedział, w uzgodnieniach – niektóre plany zagospodarowania lokalnego są późno uchwalane. Mówiłem o tym problemie współpracy z samorządami: samorządy opóźniły proces uzgodnień z OSD, dlatego wydaje mi się, że ten harmonogram także powinien być skorygowany.

Mamy problemy, kiedy samorządy wiedzą, że te stacje i tak będą przekazane i nie będą dalej budowane przez operatorów.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Jeszcze raz, tak żeby uściślić: stacji w planach Tauronu jest 450, z czego 166 jest wybudowanych, a 66 oddanych. Czy odwrotnie – 100 oddanych, a 66 w uzgodnieniach?

Dyrektor biura PTPiREE Wojciech Tabiś:

166 będzie skończonych po trzecim kwartale. W tej chwili zupełnie oddanych jest około 70.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. W mojej ocenie Tauron nie potrzebuje adwokatów, więc jeszcze raz sygnalizuję, że wystąpimy o pełną informację z ich strony dotyczącą realizacji tego procesu.

Kończąc o państwowych operatorach…

Jeszcze pytanie.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Mam pytanie do pana z ministerstwa – czy państwo to w ogóle monitorujecie, czy tylko NFOŚiGW to robi? Widać, że ta wiedza jest dość płynna, nie wiem, kto jest zobowiązany, żeby monitorować, kto ma ile w planach i ile zrealizował na koniec drugiego kwartału, trzeciego, pierwszego czy koniec roku.

Dyrektor departamentu w MKiŚ Szymon Byliński:

Monitorujemy to, podawałem dziś informację. Monitorujemy wspólnie z PTPiREE, na podstawie informacji organizacji operatorów, ostatnie dane dotyczące budowy mamy z końca czerwca.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Proszę o głos spółkę Orlen jako ostatniego z państwowych operatorów – nie OSD, ale też zajmujący się tymi sprawami.

Kierownik Zespołu ds. Elektromobilności, Obszar Energetyki w PKN Orlen Cezary Kowalczyk:

Dzień dobry, Cezary Kowalczyk, PKN Orlen.

Chciałbym dopowiedzieć do tego, co mój poprzednik z Energi Obrót wspominał odnośnie do infrastruktury ładowania Energi Operator. PKN Orlen nie jest zobowiązany tym obowiązkiem, który jest nałożony na operatorów systemu dystrybucyjnego, realizujemy własny pilotażowy projekt 150 szybkich stacji ładowania – mowa tu o mocy 50 i 100 kW. Ta infrastruktura jest w tym momencie zbudowana w 70%, jest to infrastruktura ogólnopolska, która ma zapewniać przejezdność przez wszystkie trasy, na których znajdują się MOP-y PKN-u. Mówimy tu głównie o trasach TEN-T. Jak wspominałem wcześniej, jesteśmy na etapie finalizowania tego projektu – do końca roku przewidujemy, że te 150 stacji ładowania będzie w pełni funkcjonowało.

Dopowiadając do poruszanego wcześniej tematu infrastruktury naszej i spółek z grupy Energa: cała infrastruktura, zarówno PKN-owska, jak i Energi, będzie funkcjonować (i już zaczyna tak funkcjonować) w ramach jednej sieci. Będzie to z punktu widzenia kierowcy samochodu elektrycznego uproszczenie, dzięki któremu będzie mógł korzystać zarówno z infrastruktury PKN-u, jak i Energi Obrót. Wynika to z projektów, które miały na celu znalezienie synergii pomiędzy PKN-em a grupą Energa po przejęciu. Ten proces jest w trakcie realizacji i widzimy w nim duży potencjał, żeby pod koniec roku nasza infrastruktura była naprawdę ogólnopolska.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Jak jest to finansowane – ze środków własnych, czy korzystacie z pomocy NFOŚiGW bądź innych środków?

Kierownik zespołu w PKN Orlen Cezary Kowalczyk:

Infrastruktura PKN-u jest całkowicie pokrywana ze środków PKN-u. Jest to projekt pilotażowy, który ma na celu także weryfikację rentowności tego biznesu, traktujemy to też jako zwyczajny projekt biznesowy, policzony zgodnie z wewnętrznymi zasadami korporacyjnymi i odpowiednią rentownością. Tak że jest to projekt typowo biznesowy, finansowany ze środków własnych.

Dodam jeszcze tylko, że mamy również w oficjalnej strategii PKN-u do roku 2030 kierunkowo nakreśloną ilość 1000 stacji ładowania w ramach naszej infrastruktury. Widzimy potencjał w elektromobilności i staramy się go rozwijać w sposób biznesowy. Widzimy też konieczność zarówno finansowania infrastruktury, jak i dopłat do samochodów elektrycznych ze środków publicznych, jak chociażby NFOŚiGW – widzimy zasadność wdrażania, usprawniania i dalszego rozwijania tych programów.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. Dotknął pan istotnej sprawy: oprócz budowania samej infrastruktury jest też kwestia zarządzania tą infrastrukturą, aplikacji, rozliczeń – zapewne przedstawiciele operatorów będą jeszcze o tym mówić. Sygnalizuję tylko, że wiem, iż są problemy ze stroną samorządową, i podkomisja planuje też spotkanie ze stroną samorządową, bo chcemy też usłyszeć ich głos. Będziemy państwa informować, jak samorządy widzą rozwój elektromobilności.

Proszę bardzo, Energa.

Dyrektor departamentu Energa Obrót Tomasz Skibiński:

Jeżeli można uzupełnić moją wcześniejszą wypowiedź oraz wypowiedź kolegi z PKN-u – w ramach inicjatyw integracyjnych mamy powołany wspólny projekt, którego celem jest przygotowanie się do komercyjnej sprzedaży stacji ładowania pojazdów. Będą to w pierwszej kolejności stacje AC, ale także DC i prawdopodobnie wallboxy. Pilotaż tego projektu wystartuje zapewne na przełomie czwartego kwartału 2021 i początku 2022 r.

Dodatkowo spółka z naszej grupy kapitałowej Energa Oświetlenie instaluje i sprzedaje innowacyjne stacje ładowania pojazdów, które są zlokalizowane na słupach oświetleniowych.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę o głos.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Mam jeszcze pytanie do pana z Orlenu: ile w tej chwili kosztuje kilowat ładowania na szybkiej stacji? Słyszałem, że cena ta jest niekonkurencyjna w stosunku do samochodu spalinowego i benzyny, czy to prawda?

Kierownik zespołu w PKN Orlen Cezary Kowalczyk:

Mamy w tym momencie jeden cennik określony dla całej grupy, za ładowanie na stacji 50 kW cena wynosi 1,99 zł/kWh. Pamiętajmy, że nie można tego kosztu porównywać stricte do ceny samej kilowatogodziny, gdyż na infrastrukturze ładowania nie płacimy za samą energię elektryczną, ale za dostępność mocy i za szybkość ładowania. Dlatego nie można tego zerojedynkowo porównywać do prądu, który jest dostarczany do prostego gniazdka w domu czy na mniejszym wallboxie – niestety nie działa to w ten sposób.

Weźmy też pod uwagę, że średnie spalanie na 100 km samochodu elektrycznego jest w granicach 15–25 kWh. Po przemnożeniu razy dwa wychodzi koszt przejechania stu kilometrów samochodem elektrycznym. Można to porównywać do konwencjonalnych silników – myślę, że każdy jest w stanie wykonać taką kalkulację dla własnego pojazdu. Są to na pewno ceny konkurencyjne w porównaniu do paliw konwencjonalnych.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę bardzo.

Prezes zarządu GreenWay Polska, przewodniczący Komitetu ds. Operatorów Ogólnodostępnej Infrastruktury Ładowania Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Rafał Czyżewski:

Dzień dobry szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo – nazywam się Rafał Czyżewski, jestem po pierwsze przewodniczącym komitetu operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania w ramach Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, ale jednocześnie prezesem największego prywatnego operatora w Polsce, firmy GreenWay Polska.

Chciałbym nakreślić sytuację w zakresie rozwoju infrastruktury ładowania z perspektywy prywatnych firm, które rozpoczęły ten proces już kilka lat temu, wierząc, że elektromobilność jest przyszłością transportu. W naszej sieci jest w tej chwili około 300 stacji ładowania, zdecydowana większość to tak zwane stacje szybkie, czyli ładujące prądem stałym.

Myślę, że z perspektywy ostatnich lat trzeba jasno powiedzieć, że prywatni operatorzy wykonali dużą pracę, ażeby wesprzeć rozwój elektromobilności w Polsce. Na bazie założeń rządowych, które pojawiły się kilka lat temu, wybudowaliśmy infrastrukturę, która liczy 1500 stacji. Koszt tych inwestycji, z tego co dzisiaj liczyłem, to przynajmniej 100 mln zł wydanych przez prywatnych inwestorów, w części wspieranych różnymi funduszami, do tej pory głównie pochodzącymi bezpośrednio ze źródeł unijnych – cały czas czekamy na uruchomienie takich źródeł w naszym kraju.

Chciałbym powiedzieć o wyzwaniach i problemach związanych z funkcjonowaniem na tym rynku. Pierwszym i podstawowym problemem jest to, że musimy wydatkować

bardzo duże środki prywatne, aby budować kolejne stacje ładowania. Stacja szybkiego ładowania o mocy 50 kW to koszt minimum 120 tys. zł, a jeżeli mówimy o stacji 150 kW, to jest to poziom 200 tys. zł – rozwój sieci wymaga ogromnego capexu.

Z drugiej strony bardzo mocno dotyka nas to, że poziom wykorzystania tych stacji jest w dalszym ciągu bardzo niski – są to pojedyncze procenty. Powoduje to, że nawet przy cenach, do których można mieć pewne wątpliwości, rentowność tego biznesu jest na razie mocno oddalona w czasie. Ponosimy ogromne straty związane z utrzymaniem tej infrastruktury, którą do tej pory wybudowaliśmy. Myślę, że skala rozwoju tej infrastruktury przekroczyła znacząco prognozy rozwoju samochodów elektrycznych, które były w założeniach rządowych.

W związku z tym bardzo istotnym dla nas tematem, który podkreślamy od lat – i cieszymy się, że zaczyna się to powoli zmieniać – jest uruchomienie dopłat do samochodów elektrycznych. Bez wzrostu liczby samochodów elektrycznych na drogach w długiej perspektywie przyszłość naszego sektora jest niepewna – nie można przez wiele lat finansować strat bez perspektywy zwrotu zainwestowanych środków. Kluczowym tematem są na pewno dopłaty do samochodów, zwolnienia z VAT-u – wszystko to, co ma doprowadzić do rozkręcenia rynku samochodów elektrycznych. O ile dobrze pamiętam, zgodnie z planami rządowymi powinniśmy mieć w tym roku ponad 100 tys. samochodów elektrycznych na polskich drogach, a mamy poniżej 20 tys..

Drugim bardzo istotnym problemem i wyzwaniem są wszystkie kwestie z przyłączeniem do sieci energetycznej. Chyba wszyscy poruszali już ten temat w jakimś zakresie – ten proces jest bardzo trudny, bardzo skomplikowany i bardzo kosztowny. W tej chwili w naszych założeniach związanych z budową nowej szybkiej stacji, czyli o mocy 100–150 kW, zakładamy, że ten proces będzie trwał dwa lata. Rzadko się zdarza, żeby ładowarkę można było szybciej przyłączyć do sieci. Coraz częściej wiąże się to z bardzo znacznymi kosztami, gdyż zwiększanie mocy stacji ładowania, szczególnie powyżej 150 kW, oznacza konieczność przyłączenia jej do sieci średniego napięcia i budowy własnych stacji transformatorowych, czyli kolejny dodatkowy nakład inwestycyjny. Dlatego wydaje nam się, że w ramach działań związanych z dotacjami dla operatorów systemów dystrybucyjnych bardzo ważnym elementem jest tworzenie rozwiązań, które pozwolą im na finansowanie z pewnym wyprzedzeniem rozbudowy infrastruktury po to, żeby później przyspieszyć, ale też obniżyć koszty przyłączania stacji szybkich do infrastruktury elektroenergetycznej.

Myślę, że kluczowym tematem jest tutaj temat miejsc obsługi pasażerów, MOP-ów, przy autostradach. Nasza firma wygrała do tej pory w ramach przetargów ogłoszonych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad około 30 lokalizacji. Praktycznie w 80% pojawia się ogromny problem związany z przyłączeniem ładowarki na tych MOP-ach. Dostajemy warunki przyłączeniowe, które oznaczają na przykład konieczność wybudowania naszego własnego przyłącza do punktu przyłączeniowego, który jest oddalony o kilometr od miejsca postawienia ładowarki. Na MOP-ach są ogromne problemy związane z tym, że jeżeli nie ma warunków technicznych przyłączania bądź jest to nieuzasadnione od strony ekonomicznej, to własność infrastruktury energetycznej jest po stronie GDDKiA (czyli stacje transformatorowe) – utrudnia to przyłączenie i korzystanie z e-taryfy. Stąd tematem, który warto szybko rozwiązać, jest uporządkowanie własności infrastruktury energetycznej w miejscach obsługi pasażerów oraz wybudowanie tam z pewnym wyprzedzeniem infrastruktury, która będzie niezbędna. Przy prognozach związanych z rozwojem samochodów elektrycznych trzeba założyć, że na każdym MOP-ie w Polsce za kilka lat musi stać kilka stacji szybkiego ładowania, inaczej nie będziemy mogli jeździć tymi samochodami po naszym kraju. Takie inwestycje powinny się rozpocząć jak najszybciej, bo ułatwią realizację projektów.

Wracając do tematów przyłączeniowych: bardzo istotnym tematem jest kwestia procedur przyłączeniowych i czasu realizacji. Myślę, że temat związany ze specustawą, która ułatwiłaby przyłączanie publicznych stacji ładowania do sieci energetycznej, jest bardzo ważki i warty podniesienia.

Są również inne postulaty, które na etapie prac nad nowelizacją ustawy o elektromobilności warto podnieść – pierwszy, który mi przychodzi do głowy, to temat zwolnienia z obowiązku przechodzenia przez procedurę budowlaną projektów związanych z budową

stacji ładowania. Takie zasady obowiązywały w polskich przepisach chyba do września zeszłego roku, na gruncie zmian ustawy – Prawo budowlane zostało to zmienione i od tamtego czasu każda budowa stacji ładowania wymaga przynajmniej zgłoszenia. Warto ten przepis wykreślić i powrócić do stanu sprzed września, bo jest to kolejny niepotrzebny krok w procedurze związanej z budową stacji ładowania.

Kolejny temat, który, mam nadzieję, zostanie zaadresowany w trakcie prac nad nowelizacją, to uporządkowanie ładu, który został zapisany w obowiązującej wersji ustawy, ale też i w ostatniej nowelizacji ustawy – Prawo energetyczne, który zupełnie niepotrzebnie nałożył na operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania i dostawców usługi ładowania dodatkowe obowiązki, które będą generowały koszty i utrudniały naszą działalność. Myślę tu szczególnie o kwestii związanej z udziałem operatorów w centralnej ewidencji rynku energii, czyli zrównanie naszych firm z OSD w zakresie sposobu przekazywania danych o zużyciu energii do tej ewidencji, czy też o takich kwestiach jak konieczność zgłaszania dostawców usługi ładowania do Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, rejestracji numerów i tak dalej. Są to rzeczy, które według nas jako branży są zbędne i generują koszty, a trzeba pamiętać, że jesteśmy cały czas na dorobku, czyli jesteśmy firmami, które dopiero w perspektywie przyszłych kilku lat będą w stanie zarabiać na tej działalności.

Na koniec – ważnym tematem jest myślenie o przyszłości. Od wielu lat powtarzam, że jesteśmy na początku budowy infrastruktury do ładowania samochodów elektrycznych; infrastruktura publiczna lokowana na autostradach, w dużych miastach, punktach krytycznych jest bardzo ważna i istotna, ale należy sobie powiedzieć, że w tej chwili samochody elektryczne są kupowane przede wszystkim przez tych, którzy mają możliwość ładowania ich w nocy, w swoim domu czy w miejscu pracy. Jeżeli chcemy, aby auta elektryczne były powszechne, to trzeba zacząć myśleć, jak stworzyć warunki do rozwoju infrastruktury ładowania na ulicach miast celem ładowania tych samochodów w nocy. To jest po pierwsze najtańszy sposób korzystania z energii, a po drugie najwygodniejszy z perspektywy każdego użytkownika. Warto tutaj zastanowić się i podyskutować nad mechanizmami, które – we współpracy z gminami – wspierałyby ten rozwój przy zapewnieniu finansowania zewnętrznego. Tak żeby nie było sytuacji, że stawiamy ładowarki, które później nie funkcjonują – i pojawia się problem, kto ponosi koszty związane z utrzymaniem tej infrastruktury. Uważam, że temat, jak zapewnić możliwość ładowania samochodu w nocy na ulicy mieszkańcowi, który nie ma własnego garażu, jest bardzo ważki w dłuższej perspektywie, w której chcemy, żeby tych aut nie były tysiące, ale setki tysięcy czy miliony.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę bardzo.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Dla porządku: wiemy, ile w Orlenie kosztuje kilowatogodzina, a u państwa w GreenWayu?

Prezes zarządu GreenWay Polska Rafał Czyżewski:

Mamy bardzo zbliżony cennik, nasze ceny są praktycznie takie same.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Czyli 1,99 zł?

Prezes zarządu GreenWay Polska Rafał Czyżewski:

2,09 zł, ale mamy za to abonamenty: przy wykupieniu abonamentu na poziomie 29 zł miesięcznie ta cena spada do, o ile się nie mylę, 1,79 zł. Przy abonamencie na poziomie 80 zł miesięcznie jest to 1,39 zł. Ale przyznam się, że mogę nie do końca dokładnie pamiętać te liczby z cennika GreenWaya.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę bardzo.

Prezes zarządu GreenWay Polska Rafał Czyżewski:

I oczywiście mówię o ładowarkach dużej mocy – w przypadku ładowarek AC te ceny są zdecydowanie niższe, między 1 zł a 1,30 zł, w zależności od abonamentu.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak jest.

Proszę bardzo, kto kolejny z operatorów?

Prezes zarządu Zepto sp. z.o.o. Waldemar Wawer:

Dzień dobry państwu. Waldemar Wawer, jestem operatorem sieci Zepto. Dziękuję za zaproszenie.

Chciałbym powiedzieć, jak to wygląda z elektromobilnością w Polsce – sam jeżdżę pojazdami elektrycznymi od 2000 r. System Zepto powstał w 2013 r., więc można powiedzieć, że jest pionierem. Całość od początku robiła jedna osoba – ja. W roku 2014, mogą mi państwo wierzyć, system miał ponad 1000 punktów ładowania.

Co się wydarzyło? Rząd zawsze popsuje plany fajnych projektów. W roku 2015 robi się szum medialny, że energii nie można refakturować, że energii nie można sprzedawać i tym podobne. Wszyscy, bez wyjątku, wycofują się z mojego systemu: zostaje dosłownie kilka osób, mamy 10, może 15 punktów ładowania. W ten sposób jedna wiadomość, że ktoś otrzymał karę za refakturowanie energii, sprawiła, że cały system siadł. A system ten działał bardzo prosto: każdy, kto miał gniazdko w domu i zapas mocy, czasami też fotowoltaikę, miał udostępnić gniazdko, co było opłacane przez system Zepto. Proste, nieskomplikowane, klient załatwia wszystko z jedną firmą, a poszczególne gniazdka są rozliczane z naszym systemem.

Następnie w roku 2018 wchodzi w życie ustawa, która całkowicie niszczy wszystko to, co do tej pory Zepto osiągnęło, poprzez zdefiniowanie każdego gniazdka sterowanego elektronicznie jako punkt ładowania. Żeby było śmieszniej, sam system Zepto nie staje się zgodnie z ustawą operatorem publicznym. Tak jak pan minister mówił, są firmy zawieszone – taka właśnie jest firma Zepto. Ani nie jesteśmy operatorem publicznym, publicznej sieci ładowarek, bo definicja w ustawie tego nie przewidziała, ani nie jesteśmy nieoperatorem, bo nasze stacje są prawie ogólnodostępne. Mówię „prawie”, bo niestety producenci samochodów elektrycznych nie przewidzieli, że w swoich stacjach będziemy mieć inną zerojedynkow. Produkujemy własne stacje AC od 2018 r. i mają one upływność prądu (czyli układ przeciwporażeniowy człowieka) na poziomie 30 mA, tyle, ile się stosuje w domu, po to, żeby dzieci były bezpieczne przy ładowarkach w samochodach elektrycznych. Ale przykładowo Renault Zoe posiada upływność prądu na poziomie ponad 80 mA. W 2018 r. usiłowaliśmy przejść procedurę uzyskania certyfikatu ZE Ready – czyli certyfikat poświadczający, że mogą się tam ładować samochody Renault – i okazało się, że nie mogliśmy go dostać, bo musielibyśmy zmniejszyć bezpieczeństwo naszych stacji, wstawiając do nich przemysłowe układy różnicowo-prądowe 100 mA.

Bardzo mi się podobało to, co powiedział pan prezes GreenWaya, i w stu procentach się z tym zgadzam: przede wszystkim muszą zniknąć wszystkie procedury, które weszły tą ustawą. Wystraszyły one wszystkich, nawet ludzi dobrej woli, którzy chcieli udostępniać miejsca – w hotelach, w restauracjach, w innych miejscach – a usłyszeli: „A jak my panu będziemy fakturować ten prąd? Bo my nie możemy sprzedawać prądu”. Jeżeli ja jako operator założę przyłącze na siebie, to ten biznes już w żadnym wypadku nie będzie opłacalny.

Tak jak powiedział przedmówca, gdyby po Polsce jeździło 100 tys. samochodów elektrycznych, to cena za ładowanie w okolicach 2,30 zł na stacjach szybkich, czyli powyżej 50 kW, byłaby dopiero ceną, która jest adekwatna, a przynajmniej tak wynika z wyliczeń, które wykonałem dla naszych ładowarek (być może na innych ładowarkach jest inaczej). Z perspektywy tak starego operatora jak ja jest to straszne, bo każda regulacja, która wchodziła, hamowała elektromobilność, zamiast ją rozwijać. Pomijam fakt, że ze zwiększeniem mocy czekaliśmy nieraz po dwa i pół roku – to jest rekord w Świeciu, bo tam Enea ma większość stacji transformatorowych 250 kW. My chcemy postawić tylko małą, zwykłą stację AC, żeby ktoś, kto mieszka w pobliskim bloku, jest pasjonatem elektro-

mobilności, a nie ma garażu (często tak jest, że ludzie jeździliby autami elektrycznymi, ale nie mają garażu i gniazdka, żeby je sobie podładować), mógł sobie naładować w nocy. W nocy ładuje się małymi mocami, więc nie byłoby to żadnym problemem nawet dla zakładów energetycznych, ale niestety w tej chwili wszyscy się boją. Nawet prezesi spółdzielni mieszkaniowych, z którymi rozmawiam, mówią, że mają parkingi, mają przyłącza energetyczne, ale boją się refakturować prądu. Tak jest w kółko prawie wszędzie.

I wracamy do punktu wyjścia: jeżeli biorę przyłącze na siebie i w ciągu miesiąca ktoś ma mi to zrobić, to nie ma szans, zrobią tylko, jeśli ja za wszystko zapłacę. Jeżeli to przyłącze już jest i wystarczy tylko zwiększyć ilość kilowatów, to jest to o wiele tańsze, nie ma praktycznie żadnych kosztów. To jest właśnie klucz do sukcesu: zminimalizować, przynajmniej na najbliższe dziesięć lat, wpisywanie się do rejestrów, raportowanie zużycia prądu. Zaraportowałem zużycie chyba 2 TW, to jest znikoma ilość jak na liczbę obecnych punktów ładowania. Ładowań praktycznie nie ma, większość operatorów potwierdzi, że jest jedno ładowanie w tygodniu, znam tylko taksówkarzy, którzy mają dwa auta: jedno stoi pod ładowarką, bo jest za darmo, a drugie jeździ. Zrobiłem kiedyś taki eksperyment: przy cenie 1 gr/kWh – brak ładowań. A przy darmowej ładowarce były kolejki. Jeden grosz spowodował, że użytkownicy przestali się ładować, bo muszą zostawić po sobie ślad – czy jako operację finansową, czy w swoim koncie, które muszą założyć i wykorzystać punkty. Nie wiem, czym to jest spowodowane.

Wracając do sedna: apeluję o zmianę przepisów, bo UDT moim zdaniem całkiem błędnie interpretuje art. 16. Skonsultowałem się z polonistą, który uważał, że jeżeli tam jest użyte „i" – „stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury transportu drogowego", czyli na przykład te pantografy, które są w Inowrocławiu, które poraziły już wielu ludzi – to te urządzenia powinny być badane przez UDT. Jeżeli pantograf z prądem stałym wisi nad drogą, to niech go UDT bada. Transport publiczny – jeżeli są stacje ładowania przy PKS-ach, przy MPK, to niech sobie je UDT bada. Ale moim zdaniem stacja, która spełnia wszystkie normy, ma układy antyporażeniowe, nie powinna być badana, a tak się dzieje w tej chwili i czekamy nieskończenie długo na te badania. Według mnie powinno to zostać co najmniej wstrzymane na najbliższe dziesięć lat, bo nie jest to nikomu potrzebne, a zakłady energetyczne, OSD wiedzą doskonale, jak właściciele i operatorzy stacji starają się o bezpieczeństwo tych stacji. Same systemy zresztą na to nie pozwolą.

Najważniejsze jest to, żeby uprościć procedury, przynajmniej na najbliższe kilka lat, zanim to wszystko się unormuje. Gdyby tak było, to miałbym w tej chwili około 500 punktów ładowania, chociażby przy blokowiskach, gdzie w nocy każdy by mógł sobie ładować, a nie symboliczne 60. Nie ma tego w tej chwili, spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe się tego boją – na samą wzmiankę o tym, że ktoś chce refakturę prądu z części wspólnej, odpowiadają: „w żadnym wypadku, boimy się, bo Urząd Skarbowy". A przepisy są w tym temacie jasne. Wygrałem sprawę w NSA o usługę ładowania, bo tak właśnie, na usługę ładowania, były u mnie początkowo wystawiane faktury – musiałem przejść przez procedurę, której zapewne nikt z państwa tutaj nie zna, bo walczyłem z czymś, co dla mnie jest oczywiste. Jeżeli nie sprzedaję prądu, a chcę komuś naładować samochód, to dla mnie jest to usługa ładowania, a nie sprzedaż prądu – i nie potrzebuję koncesji na sprzedaż prądu. Dla mnie jest to proste i oczywiste, a niestety ustawodawca w ustawie tak zamotał to wszystko, że w tej chwili z jednej strony jest jasne, że jest dostawca usługi ładowania i operator stacji ładowania, ale jak tłumaczę na przykład hotelarzowi, że on będzie dostawcą usługi ładowania, czyli dostawcą prądu, a ja jestem operatorem, to on ma obawy, bo nie chce znowu refakturować prądu.

Moim zdaniem właśnie w tym kierunku powinna iść ta ustawa. Myślę, że to jest podstawowa – i jednocześnie jedyna – rzecz, jaką należy zmienić w ustawie od strony operatorów: wycofać się z tych regulacji, które zostały nagle wprowadzone w 2018 r., bo operatorzy stacji ładowania działali świetnie, przykład GreenWaya, który uzyskał środki z programu „Łącząc Europę", to dobrze obrazuje. Operatorzy wykonali mnóstwo pracy, żeby te stacje były i żeby Polska na mapie elektromobilności świetnie wyglądała.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. To bardzo istotny problem i dobrze, że o tym rozmawiamy – poseł Poncyljusz ma pytanie w tej sprawie.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Mam pytanie do pana z ministerstwa – konfrontujemy tu trochę poglądy rynku względem tego, co państwo proponujecie czy planujecie. Pamiętam prezesa UDT, który na którejś konferencji w Katowicach zaczął mówić o przygotowywaniu regulacji dla UDT – i już wtedy zadrżałem, bo jak urzędnicy się biorą za regulacje, to tak jak pan z Zepto powiedział, wydłuża to tylko tor przeszkód. To się zdarzyło i pan jest tego materialnym przykładem. Czy Ministerstwo Klimatu i Środowiska ma zamiar coś w tej kwestii zrobić?

Nie wiem, czy UDT jest pod wami, bo kompetencje ministerstw się zmieniają i ciężko za tym nadążyć, ale jest to problem dość istotny, stąd pytanie, czy ministerstwo pracuje nad zmianami.

Dyrektor departamentu w MKiŚ Szymon Byliński:

Poruszę parę problemów, bo przedstawił pan parę kwestii.

Jeśli chodzi o dozór techniczny nad infrastrukturą, należy odpowiedzieć na pytanie, które wartości są dla nas istotne, czy jest to bezpieczeństwo użytkowników, czy niekontrolowany rozwój rynku. Na świecie istnieje wiele rozwiązań, pewnie tańszych od tych, które są w Polsce, ale które niekoniecznie są bezpieczne. Biorąc pod uwagę doświadczenia związane z bezpieczeństwem technicznym, to te rozwiązania czy przepisy bardzo często opierają się o wypadki, które zaszły w czasie użytkowania urządzeń. Dochodzi do jakiegoś wypadku i wtedy zostaje postawione pytanie: dlaczego do tego wypadku doszło? Dobrym przykładem tutaj są hulajnogi elektryczne, które na początku były nieuregulowane, mieliśmy pełną wolność. Zaczęło dochodzić do wypadków, więc doszliśmy do wniosku, że należy stworzyć regulacje związane z poruszaniem się tych hulajnóg po drogach.

Uznaliśmy, że wartością dozoru technicznego i określenia wymagań dla stacji ładowania jest to, że będziemy dopuszczać do użytku te urządzenia, które będą zapewniać bezpieczeństwo użytkownikom, a jednocześnie pozwoli nam to wypełnić wymagania techniczne, które zostały określone w dyrektywie o paliwach alternatywnych i do których każde państwo członkowskie jest zobowiązane się stosować. Stąd też Urząd Dozoru Technicznego został włączony w ten proces.

Monitorujemy kwestie odbiorów technicznych stacji ładowania: wiemy, że są pewne rozbieżności między rynkiem a UDT i staramy się je na bieżąco wyjaśniać. Jednakże celem jest tu to, żeby każdy mógł bezpiecznie korzystać z infrastruktury – celem nie jest nakładanie zbędnych obowiązków, tylko bezpieczeństwo użytkowników. Możemy ten system doprecyzowywać, wprowadzać rozwiązania dla stacji o niższych mocach, ale na dziś uważamy, że ten dozór techniczny powinien funkcjonować. Tyle w kwestii dozoru technicznego.

Natomiast w kwestii ustawy o elektromobilności, operatorów usług i świadczenia tych usług: to, że w ustawie o elektromobilności pojawił się termin „usługa ładowania", spowodowało, że w paru sprawach sądy administracyjne orzekały, że ładowanie samochodu nie jest sprzedażą energii elektrycznej. Wcześniej nie było tej definicji i tego pojęcia, więc były duże wątpliwości, czy ładowanie samochodu wymaga koncesji na sprzedaż energii elektrycznej. Ustawa to uporządkowała i rozdzieliła sprzedaż energii od usługi ładowania.

Kwestia refakturowania, o której pan mówił, jest zupełnie innym problemem, bo refakturowanie dotyczy sprzedaży energii elektrycznej. Nie docierały do nas sygnały, że właściciele hoteli czy parkingów boją się instalować ładowarki, bo uważają, że będą refakturować energię elektryczną, a tym samym potrzebują koncesji na sprzedaż energii elektrycznej, co wynika z obowiązujących przepisów prawa energetycznego. Tacy ludzie będą oferować usługę ładowania – w przypadku chociażby hoteli nie będzie to ogólnodostępna stacja ładowania, tylko stacja dostępna w sposób publiczny, więc są tu trochę inne obowiązki. Musieliśmy stworzyć podmioty związane z operatorami stacji ładowania, z ogólnodostępną stacją ładowania z uwagi na to, że dyrektywa o paliwach alter-

natywnych nakładała na nas pewne obowiązki związane i z rozwojem infrastruktury, i z wymaganiami technicznymi, i z obowiązkiem dostępu publicznych stacji ładowania – dostępu bezumownego, spełniającego określone wymagania. W związku z tym należało zbudować rynek, który dotychczas trochę w Polsce nie istniał. W ten sposób to zaprojektowaliśmy, ale biorąc pod uwagę ostatnie trzy lata doświadczeń, w wyniku konsultacji społecznych zmieniamy w nowelizacji zarówno obowiązki operatorów stacji ładowania, jak i usługodawców. W ten sposób jednoznacznie wskazujemy, że operator jest podmiotem odpowiedzialnym za funkcjonowanie stacji ładowania, natomiast usługodawca oferuje tylko usługę ostatecznemu klientowi. Pozwoli to również na przykład na funkcjonowanie wirtualnych dostawców usług ładowania.

Staramy się uczyć z doświadczeń branży i tak dostosować przepisy, aby to funkcjonowało, natomiast nie mieliśmy informacji dotyczących problemów choćby z hotelami, wydaje się, że wręcz przeciwnie: gdybyśmy się wycofali z definicji usługi ładowania, to byłaby to właśnie sprzedaż energii elektrycznej, a nie usługa ładowania.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Wyjaśnijmy sobie jedną rzecz krótko, bo są jeszcze panowie, którzy nie zabierali głosu: rozumiem, że firma Zepto sprzedaje energię za umowne 2 zł, natomiast ktoś do tego gniazdka tę energię dostarcza i płaci umowne 60 gr za energię elektryczną. Z tego co zrozumiałem, problem jest taki: czy ten, który jest właścicielem tego gniazdka – na przykład właściciel hotelu, a Zepto jest operatorem i sprzedaje usługę ładowania samochodu – może za te 100 kWh, które zużyła firma Zepto do ładowania samochodu, wystawić fakturę 100 razy 0,60 zł, czyli refakturować, bo wy też musicie mieć koszty jako firma, bo ta energia skądś jest.

W mojej ocenie powinno się na ten temat rozmawiać z Ministerstwem Finansów, żeby ten problem rozwiązać – być może nieustawowo, może wystarczy jedna wykładnia czy rozporządzenie ministra – bo tu rzeczywiście będzie blokada, jest to problem i co do tego nie ma wątpliwości. Idzie to w dobrym kierunku, ale mam wrażenie, że bez ministra finansów nie rozwiążemy tego problemu mimo wyroków NSA i WSA – wyrok dotyczy indywidualnej sprawy, więc jeśli minister nie da jednoznacznej wykładni, to nie popchniemy tego do przodu. Czy jako Ministerstwo Klimatu rozmawialiście z Ministerstwem Finansów?

Dyrektor departamentu w MKiŚ Szymon Byliński:

Do tej pory nie otrzymywaliśmy sygnałów, że jest taki problem – pan z Zepto jest pierwszym takim sygnałem. Co do zasady energię elektryczną sprzedaje sprzedawca, on sprzedaje ją hotelowi, a później to, w jaki sposób hotel się będzie rozliczał z usługodawcą, jest kwestią wtórną. Jeżeli na fakturze będzie widniało, że hotel sprzedaje energię elektryczną usługodawcy ładowania, to jest to sprzedaż energii wynikająca z prawa energetycznego i wymaga koncesji. W podobny sposób działa to w przypadku centrów handlowych: tam występują tzw. OSD, czyli wewnętrzni operatorzy systemów dystrybucyjnych, i to jest określone na mocy prawa energetycznego.

Oczywiście wyobrażam sobie, że może być sprzedawana usługa ładowania i to jest kwestia do porozumienia z Ministerstwem Finansów; my staramy się, aby usługa ładowania stała się częścią Polskiej Klasyfikacji Działalności, aby już jednoznacznie można było ten numer na fakturze umieścić.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Wpisujemy ten problem. Proszę bardzo, jeszcze głos.

Prezes zarządu Zepto sp. z.o.o. Waldemar Wawer:

Chciałem tylko doprecyzować: po pierwsze, wyrok o którym mówiłem, był niestety jeszcze przed wyjściem tej ustawy. Ja proszę o wystawianie faktury jako usługa ładowania – ten hotel docelowo wykonuje tę usługę. Tu jeszcze wchodzi w grę prawo telekomunikacyjne, ale nie chcę już jednego z drugim mieszać.

Mam w związku z tym pytanie do wszystkich obecnych na sali: tak, jak mówiłem, art. 16 ustawy o elektromobilności, na który powołuje się UDT, brzmi następująco. Punkt pierwszy: „Stacje ładowania” (wiemy, jaka jest definicja „stacji ładowania”, że jest

to przynajmniej jeden punkt ładowania) „i punkty ładowania" (tutaj też mamy definicję w ustawie, co to jest punkt ładowania) „stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego" (w definicjach jest również ten termin infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego) – więc dlaczego na ten artykuł UDT się może powoływać w celu zbadania stacji? To dla mnie bardzo istotne, długo analizowałem ten punkt, nikt ani z UDT, ani z Ministerstwa Energii, z którym pisałem aż do czasu zlikwidowania tego ministerstwa, nie był w stanie mi tego wytłumaczyć, a zgłaszałem przez dobrze cztery lata.

Przeczytam jeszcze raz cały punkt: „Stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego" – drogowy transport publiczny to są autobusy i taksówki, nie samochody elektryczne, którymi jeździ przeciętny Kowalski, a mimo to te stacje podlegają badaniu UDT, jest to wyraźnie zaznaczone w art. 16 pkt 1. Dlatego pytam: dlaczego ktoś z UDT nadinterpretowuje ten punkt?

Dyrektor departamentu w MKiŚ Szymon Byliński:

Jeśli mógłbym tu wyjaśnić. Ta kwestia rzeczywiście do nas wraca, nie pamiętam, czy akurat od pana, ale jeżeli poszło do Ministerstwa Energii, to powinniśmy odpowiedzieć; ale UDT się słusznie powołuje, gdyż mamy definicje w ustawie stacji ładowania, punktu ładowania, infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. Interpretujemy to zdanie – ponieważ tam nie ma przecinka – w ten sposób, że „stacje ładowania i punkty ładowania stanowiące element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego". W definicji „infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego" jest napisane, że ta infrastruktura to punkty ładowania, więc ten element odnosi się tylko do punktów ładowania. Tak więc mamy tu dwa rodzaje infrastruktury: wszystkie stacje ładowania i punkty ładowania, które stanowią część infrastruktury drogowego transportu publicznego.

Prezes zarządu Zepto sp. z.o.o. Waldemar Wawer:

Tak, i cały czas słyszę to samo wytłumaczenie, natomiast wszyscy poloniści są zgodni, że stacje ładowania, nawet gdyby tam było „lub punkty ładowania"…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panowie, mam prośbę, w drugiej części mamy wnioski i wpisujemy sobie, że musimy to wyjaśnić, bo tutaj tego nie wyjaśnimy.

Prezes zarządu Zepto sp. z.o.o. Waldemar Wawer:

Chciałbym tylko jedną analogię, żeby wszyscy państwo usłyszeli – pisałem z państwem wiele razy, moje imię i nazwisko na pewno jest na tapecie oznaczone „nie odpisywać, nie odbierać telefonów". Jeżeli w ustawie o czystości wody pitnej mamy na przykład zapis, że rury i zawory stanowiące element dostarczania wody muszą posiadać certyfikat do styku z żywnością, to wiadomo, że rury i zawory. A tak jak państwo twierdzicie tutaj w art. 16, to rury wszystkie, nawet jak są używane do ropy, muszą mieć certyfikat na jedzenie, do kontaktu z żywnością. Podałem tu konkretny przykład do konkretnego punktu, a i tak UDT nadinterpretowuje ten punkt po swojemu.

Dyrektor departamentu w MKiŚ Szymon Byliński:

Jeśli mógłbym jeszcze tylko jedno zdanie…

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Proszę bardzo, ostatnie zdanie i oddajemy głos operatorom.

Dyrektor departamentu w MKiŚ Szymon Byliński:

Chodzi o to, że nie ma stacji ładowania, które stanowią element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego, i dlatego to interpretujemy tak, że są stacje ładowania i punkty, które są infrastrukturą ładowania drogowego transportu publicznego.

Ustawę należy interpretować całościowo, ale ma pan oczywiście rację, że jest tam „i", czyli występuje koniunkcja, ale to są dwa oddzielne koncepty.

Prezes zarządu Zepto sp. z.o.o. Waldemar Wawer:

Ale punkt ładowania nie działa bez stacji – to jest najważniejsza rzecz.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dobrze. Wpisujemy ten problem, bo to też musi zostać wyjaśnione.

Oddaję głos posłowi Poncyljuszowi.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Mam kwestię do pana z ministerstwa. Niestety uważam, że idziemy w złą stronę i te nowe przepisy, które mówią o tym, że co roku trzeba znowu dostać pieczątkę UDT – rozumiem, że to trochę jak z windami – to jest właśnie to urzędniczenie w najgorszym stylu, w jakim można to sobie wyobrażać. Potem okaże się, że na stacje ładowania stać tylko duże koncerny i nikogo więcej.

Odnosząc się do pana słów, chciałem powiedzieć, że rozumiem sytuację, w której ktoś sobie w domowym warsztacie złoży stację ładowania – kupi sobie za 1000 $ takie pudełko 20 kW w rozmiarze kasetki na pieniądze w hipermarkecie, złoży razem dwa albo trzy takie i nazwie to stacją do ładowania. Ale my mówimy o sytuacji, kiedy choćby Enspirion stawiał pierwsze stacje ładowania z ABB, czy Ekoenergetyka, którą mamy na sali – to są firmy po pierwsze poważne, po drugie wydające certyfikat CE i wszystkie inne z tym idące certyfikaty. Urząd Dozoru Technicznego – czy też państwo jako ministerstwo, bo uważam, że wy za tym stoicie, a przynajmniej za to odpowiadacie, a co sobie UDT wymyśli, to jest wtórna sprawa – z kolei idzie w tym kierunku, że zasilacz do laptopa powinien zacząć być certyfikowany przez UDT, bo też stwarza zagrożenie porażenia. Teoretycznie nawet ładowarka do komórki może porazić, jeżeli jest uszkodzona. Tak więc idziemy w bardzo złą stronę, bo uważam, że w przypadku samoróbek rozumiem potrzebę certyfikowania przez UDT, ale w przypadku, kiedy mamy gotowy produkt, który przyjeżdża w pudełku, w skrzynce czy na palecie i ma odpowiednie tabliczki znamionowe – nie widzę powodu, żeby bać się o bezpieczeństwo. Ale to tylko mój komentarz, dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Myślę, że będzie to wymagało spotkania w węższym gronie, jeżeli chodzi o te kwestie techniczne.

Proszę bardzo, oddaję głos panu.

Prezes Elocity Michał Baranowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Michał Baranowski, jestem prezesem zarządu spółki Elocity. Dostarczamy technologię do zarządzania stacjami ładowania, na dzień dzisiejszy w sieci mamy 164 stacje publiczne, drugie tyle zrealizowane dla klientów komercyjnych w modelu zamkniętym.

Chciałbym się odnieść do kilku spraw, między innymi do wywołanego już UDT-u. Obsługujemy pojedynczych klientów i inwestorów, takich jak hotele, spółdzielnie, wspólnoty mieszkaniowe. Faktycznie, poziom obciążeń związanych z przygotowaniem UDT-u już jest duży, a dodatkowo wprowadzenie innych obowiązków spowoduje zatrzymanie tego rynku na poziomie małych inwestorów.

Odnosząc się do usług płatnego ładowania z sieci: obserwujemy spory wzrost zainteresowania. Być może jest to związane z tym, że pandemia ustała i jest więcej klientów, być może jest to związane z tym, że na dzień dzisiejszy obsługujemy głównie klientów korporacyjnych i biznesowych. Widzę tutaj dużą szansę dla polskiej elektromobilności i rozwoju tej sieci, bo ponad 60% ładowań wykonujemy w modelu dla klientów biznesowych. Zauważalne są tutaj problemy niedostatecznej mocy przy przyłączach energetycznych, kiedy budujemy huby ładowania po 30, 40, 50 ładowarek czy portów ładowania dla klientów, którzy już dzisiaj zdecydowali się przejść na transport zeroemisyjny. Jest to obecnie dość duży problem i spowolnienie.

Kolejnym naszym doświadczeniem jest to, kiedy budujemy stację ładowania na terenach osiedli mieszkaniowych. Zainteresowanie jest dziś bardzo duże, racjonalna cena nie jest blockerem, ale znowu: przyłącza są elementem krytycznym. Moglibyśmy spokojnie zbudować 150 stacji na terenie całej Polski, ale czekamy na możliwości energetyczne.

Z drugiej strony czasem długo czekamy na przykład na oddanie służebności pasa drogi, kiedy ładowarka była realizowana przez takiego inwestora jak choćby deweloper i potem przekazywana jest miastu, do zarządu dróg miejskich. To też jest niepotrzebny dodatkowy czas czterech miesięcy, żeby taką inwestycję uruchomić.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję. Mam tylko jedno pytanie: w kontekście spółdzielni mieszkaniowych wracamy do dyskusji sprzed dziesięciu minut – rozumiem, że tam też jest kwestia blokady, na przykład refundacji za energię elektryczną? Czyli teoretycznie można by było wykorzystywać infrastrukturę spółdzielczą, tylko spółdzielnie też się boją dawać swoją infrastrukturę pod ładowarki z obawy o refundację za energię elektryczną?

Prezes Elocity Michał Baranowski:

Kompletnie nie obserwujemy tego problemu, gdyż my umożliwiamy legalnie sprzedaż usług ładowania. Zgodnie z ustawą spółdzielnia może sprzedawać usługi ładowania.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Czyli spółdzielnia wtedy sprzedaje usługę ładowania?

Prezes Elocity Michał Baranowski:

W spółdzielniach są dwa modele: jest taki model, że spółdzielnia refakturuje zgodnie z ustawą o obrocie i sprzedaży energii elektrycznej, na co nie potrzeba koncesji, albo sprzedaje usługi ładowania zgodnie z ustawą o elektromobilności. Jest też opcja pośrednia, dualizm: dla klientów niezrzeszonych w spółdzielni sprzedaje usługi ładowania, a dla klientów, którzy są członkami spółdzielni, refakturuje zużycie licznikowo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

I proszę bardzo.

Pełnomocnik zarządu EVplus Przemysław Kałdoński:

Dzień dobry, Przemysław Kałdoński, firma EVplus z Poznania. Reprezentuję naszą spółkę, która piąty rok stara się, tak jak wspominał prezes Czyżewski, rozwijać elektromobilność w Polsce.

Mam dwie uwagi: pierwsza dotyczy UDT. Jest to istotny czynnik, który mocno hamuje rozwój elektromobilności. Jestem pod wrażeniem planów budowy, rozbudowy czy dofinansowania stacji szybkich, ultraszybkich, 150 kW i większej mocy, bo taka infrastruktura rzeczywiście za kilka lat zapewni możliwość poruszania się po Polsce autami elektrycznymi. Ale co do istoty elektromobilność została wymyślona dla miast, dla aglomeracji miejskich – w zamyśle chodziło o wyprowadzenie szkodliwego transportu spalinowego z miast, o ciszę w miastach, żeby ludzie mogli korzystać ze stacji i z samochodów elektrycznych. Żeby to osiągnąć, stacje ładowania powinny się pojawiać tak, jak jest w modelu holenderskim: w każdej możliwej lokalizacji. Baseny, sklepy, szkoły, biura, urzędy, szkoły – PSPA robiło nawet kiedyś badanie, z którego wynikło, że ludzie chcieli przy kościołach stacje ładowania. Żeby to osiągnąć, to tych ładowarek – mogą to być ładowarki małej mocy, 11 kW czy nawet 7,4 kW, tak jak mówił kolega, do ładowania w nocy, na parkingach przy wspólnotach, przy osiedlach – musi być dużo. To muszą być tysiące, dziesiątki tysięcy urządzeń, które będą uzupełniały infrastrukturę szybkich czy ultraszybkich ładowarek, w przypadku których, tak jak panowie mówili, jest potrzebny duży czas na przyłączenie.

Sama opłata około 940 zł za przeprowadzenie badania UDT jest taka sama dla ładowarki wartości 200 czy 300 tys. zł jak tego małego wallboxa o mocy 11 kW, który załóżmy, że pensjonat nad morzem chciałby uruchomić, włączyć do systemu (to też byłaby dla niego promocja) i udostępnić swoim klientom. Mieliśmy realizację tutaj, w Warszawie, na trzydzieści kilka ładowarek, z czego inwestor 18 ładowarek wpina jako stacje ogólnodostępne – bez żadnych dotacji udostępnił dla mieszkańców Warszawy 18 stacji ładowania o mocy 11 kW. Ale musi uiścić opłatę 18 razy te 940 zł – to są niewspółmierne koszty do przychodów, które kiedyś, w przyszłej perspektywie będą z tej usługi ładowa-

nia osiągane. Panowie zastanawiacie się tutaj, czy 2 zł/kWh to jest dużo, czy nie, ale, tak jak mówił któryś z kolegów, usługa ładowania to nie jest tylko cena prądu – to jest amortyzacja ładowarki, to są inne opłaty.

Przechodząc do drugiej sprawy: wraz z innymi operatorami spoglądamy z bojaźnią na próby dodatkowego dokręcenia śruby, jeśli chodzi o stacje ogólnodostępne. Chodzi tu o dodatkowe opłaty za EIPA, Ewidencję Infrastruktury Paliw Alternatywnych – to są, być może ktoś powie, nieduże kwoty, może 20 zł miesięcznie, ale zamiast stworzyć przyjazny klimat do rozwoju, zachęcić mniejsze i większe firmy do uruchomienia stacji ogólnodostępnych, żeby to się działo masowo, to jeszcze ta elektromobilność dobrze w Polsce nie stanęła na nogi, a już jest dokręcanie śruby. Uważamy, że będzie to istotnie blokować rozwój elektromobilności – tak jak powtarzam, stacje DC, ultraszybkie, są bardzo potrzebne, ale Holendrzy, którzy mają kilkadziesiąt, chyba 60 tys. stacji ładowania na obszarze znacznie mniejszym niż Polska, pokazali, że to świetnie funkcjonuje, kiedy uzupełnia się to ładowaniem w domu, w zakładzie pracy. Dlatego prosiłbym o ogólne rozważenie, jak stworzyć bardziej przychylny klimat do rozwoju punktów ogólnodostępnych, ale też punktów małych czy takich, w których prywatni inwestorzy chcą uruchomić 20–30 ładowarek, ale żeby te opłaty czy konieczność UDT-ów do ładowarek AC nie była konieczna.

Pan poseł słusznie powiedział, że mamy kontakty z wieloma renomowanymi producentami, którzy montują ładowarki w Niemczech, w Szwecji, w Austrii, w Szwajcarii – zakładam, że nie jest tak, że tam się nie przykłada wagi do bezpieczeństwa użytkowników. Mają one certyfikaty, mają deklaracje zgodności do urządzenia i nikt nie robi takich wymogów. Być może stacje pantografowe, ładowania autobusów, czy nawet stacje DC dużej mocy, powyżej 150 kW, mogłyby być kwestią do weryfikacji, ale badanie ładowarek najpopularniejszych typów czy wallbox hamuje według naszej oceny rozwój.

Nasz model jest oparty na współpracy z partnerami – swoich ładowarek mamy niewiele, większość to są nasi partnerzy. Wiemy dobrze, jakie ci ludzie mieli plany – stacje paliw i inne – które chcieli zrealizować, jednak jest za dużo elementów, które obniżają rentowność, ale i zniechęcają ludzi. Każdy ma coraz mniej czasu, chciałby działać, ale niekoniecznie przedzierać się przez biurokratyczne formalności. Uważamy, że uproszczenie tych procedur i wolny rynek sprawią, że elektromobilność będzie się w Polsce rozwijać niezależnie od mechanizmu wsparcia, który NFOŚiGW przygotowuje, bo to też jest rzecz kluczowa.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo. Generalnie hasło „uproszczenia" jest bardzo istotne, co do tego nie ma wątpliwości, widać, że w tym drugim punkcie to będzie podstawowy wniosek.

Proszę bardzo, czy jeszcze ktoś z operatorów?

Dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych Maciej Mazur:

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Maciej Mazur, dyrektor zarządzający, Polskie Stowarzyszenie Paliw Alternatywnych. Chciałbym powiedzieć kilka słów z naszej perspektywy – organizacji, która zrzesza zdecydowaną większość operatorów ogólnodostępnych stacji ładowania. Chciałbym też wskazać na pewne trendy obecne na polskim rynku, ale te trendy musimy oczywiście odnosić też do trendów europejskich czy światowych.

Wielokrotnie dziś powoływaliśmy się na liczby, które wynikają z naszego licznika elektromobilności, czyli 1521 stacji na koniec czerwca. Pozwolę sobie przeliczyć to na punkty, bo my posługujemy się głównie terminologią punktową: 1521 stacji to są dokładnie 2964 punkty. Jeżeli cofniemy się o dwa lata i spojrzymy na to, jaka jest dynamika wzrostów, to zobaczymy, że na koniec czerwca 2019 r. punktów było 1395, na koniec czerwca 2020 r. punktów było 2258, na koniec czerwca tego roku 2964. Podział jest następujący: 67% to stacje AC, 33% to stacje DC.

Czy powinny nas te liczby zadowalać i satysfakcjonować? To pytanie, które chciałbym, żeby wybrzmiało na tej sali. PSPA te liczby absolutnie nie zadowalają. Jeśli chcemy

rozwijać elektromobilność w taki sposób, żeby nie tworzyły się Europy dwóch prędkości, to musimy zadbać o to, żeby dynamika rozwoju infrastruktury była dużo większa, niż to miało miejsce do dnia dzisiejszego.

Szacujemy, że potrzeby polskiego rynku to 48 tys. ogólnodostępnych punktów ładowania w 2025 r. To nie są estymacje pozbawione podstawy – wynikają one z tego, jakie jest tempo rozwoju elektromobilności w Europie. Pamiętajmy, że nie dalej niż trzy tygodnie temu poznaliśmy pakiet „Fit for 55", który nakłada bardzo ambitne cele na całą Europę, w tym także na Polskę. Zmienia się między innymi znany nam w branży AFID na AFIR, czyli na rozporządzenie, które będzie miało charakter wiążący. To wszystko stymuluje nas – a przynajmniej powinno stymulować – żeby rozwój infrastruktury pozwalał zbudować w Polsce taką elektromobilność, która pozwoli na realną zamianę samochodów konwencjonalnych na samochody elektryczne.

Z naszej perspektywy jako organizacji ważne, żebyśmy nie rozmawiali tylko i wyłącznie o tym, ilu punktów brakuje w ramach mechanizmu interwencyjnego, bo uważamy, że punkty zaplanowane w roku 2018 to zdecydowanie zbyt mało, jeśli chodzi o potrzeby roku 2021, to zdecydowanie zbyt mało, jeśli chodzi o kolejne lata. Zatem musimy oderwać się od tych liczb, zakończyć tę dyskusję, spojrzeć w przyszłość i zastanowić się, jak w sposób dynamiczny rozwijać elektromobilność. Identyfikujemy dwa priorytetowe obszary – zgadzam się tutaj w stu procentach z tym, co powiedział prezes Czyżewski, przewodniczący naszego komitetu ds. ogólnodostępnych stacji ładowania, o kluczowych postulatach. Te obszary to naszym zdaniem kwestia przyłączy i to, żebyśmy nie tylko o tej infrastrukturze rozmawiali, ale żebyśmy ją widzieli.

W praktyce realizacja stacji wysokiej mocy to nawet kilka lat od momentu podjęcia decyzji. Zatem jeśli chcemy rzeczywiście widzieć dziesiątki czy setki tysięcy samochodów elektrycznych, to ta infrastruktura musi powstawać szybciej, bo decyzje, które poczynimy teraz, w obecnych warunkach prawnych, będą oznaczały, że najwcześniej stacje będą się pojawiać w 2023, 2024, czy 2025 r.

Drugi obszar, który zresztą był też podnoszony w dwóch ostatnich wypowiedziach, to kwestie związane z obszarem odbiorowym. Bardzo często o tym mówimy, w naszych stanowiskach ten temat jest często poruszany – zgadzamy się z zasadnością istnienia procesu odbiorowego i absolutnie go nie kwestionujemy, uznając, że on też buduje jakość na tym rynku. Ale zwracamy uwagę, że jest on przeskalowany: dotyczy zbyt szerokiego zakresu infrastruktury, dotyczy stacji, które swobodnie mogłyby nie podlegać tak skomplikowanemu procesowi odbiorowemu. Nie można sobie wyobrazić, żeby to w praktyce funkcjonowało dobrze, gdy tymi samymi standardami obejmujemy stacje AC oraz stacje DC, wysokiej mocy. Rzeczywiście, tak jak mówił mój przedmówca, warto tutaj pochylić się nad tym, jakie konkretnie zmiany poczynić, żeby proces odbiorowy był prostszy, żeby nie był tak szeroki, jak ma to miejsce obecnie, i skupić się na tym, żeby kwestie związane z szeroko pojętymi przyłączeniami (to oczywiście bardzo skomplikowany i wielowątkowy temat) realnie umożliwiły nam realizację inwestycji, które będą liczone w miesiącach, a nie w latach.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo.

Dyrektor operacyjny EKOEN Piotr Mąkosa:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Piotr Mąkosa, dzień dobry. Było pytanie o Ekoenergetykę – pojawiły się nowe twarze w Ekoenergetyce, ja reprezentuję spółkę EKOEN, operatora hubów szybkiego ładowania.

Jak część z państwa wie, EKOEN podjął duże wyzwanie: w ciągu najbliższych lat chcemy uruchomić 100 hubów szybkiego ładowania w Polsce. Jest to dla nas duże wyzwanie, jak również związane jest z tym wiele problemów. Przedmówcy mówili już o procedurach odbiorowych, o mocach – problemem są tu przede wszystkim moce. Przyłącza, o których myślimy, są powyżej 500 kW czy 1 MW – jednym elementem są tu duże problemy infrastrukturalne, ale również i proces wydawania zgód administracyjnych.

To nas wszystkich zabija: trudno jest przewidywać, kiedy pewne decyzje zapadną, i trudno jest wydawać pieniądze, jeśli nie wiemy, kiedy mamy je wydać. W związku z tym apelowałbym o to, abyśmy spróbowali spojrzeć na to od tej strony, jak możemy uprościć pewne procedury, jak możemy usprawnić decyzyjność urzędników, co pozwoli nam uzyskać akceptację w krótkim czasie.

Jak państwo wiecie, Ekoenergetyka znana jest z dostaw rozwiązań w transporcie publicznym. Nie boimy się tego, działamy na rynku od wielu lat. Chcielibyśmy natomiast rozwijać tę infrastrukturę dla użytkowników aut i jesteśmy gotowi wspierać różne inicjatywy, ale przede wszystkim potrzebujemy pomocy w tym, aby nasze inwestycje były dostrzegane od strony proceduralnej, skrócenia tego procesu, wsparcia w taki sposób, który pozwoli nam szybciej działać. Chcemy dogonić Europę, którą, jak myślę, doganiamy coraz szybciej – nie chcę się tu porównywać do innych krajów, ale mamy szanse na to, żeby to osiągnąć w krótkim czasie.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo.

Prezes Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności Krzysztof Burda:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Krzysztof Burda, Polska Izba Rozwoju Elektromobilności.

Przede wszystkim chciałbym zwrócić uwagę na to, że jak do tej pory rozmawiamy o sytuacji, która się ciągnie od 2018 r., odkąd pojawiły się regulacje i został nałożony obowiązek związany z mechanizmem interwencyjnym. Trzeba zwrócić uwagę na to, że ten mechanizm jest adekwatny do roku 2018 bądź lat wcześniejszych, kiedy możliwości technologiczne pojazdów były znacznie inne niż teraz. Byłem trochę zatrwożony, słuchając dziś informacji na temat zrealizowanych i niezrealizowanych planów, o tym, jak wiele infrastruktury nie powstało. Pokazuje to nasz poziom zapóźnienia wobec Europy – niestety są to gorzkie słowa, ale odzwierciedlają nasz rynek.

Infrastruktura, która miała postać, była technologicznie dostosowana do pojazdów z tamtego okresu. To, na co stawiają producenci i na co stawia Komisja Europejska, pokazując pakiet „Fit for 55”, to nie duże zwiększenie ilości pojazdów, tylko ładowanie tych pojazdów ze znacznie większymi prędkościami, mocami, skracając czas ładowania. Jeden ze światowych koncernów zapowiada na przykład, żeby skrócić jak najszybciej czas ładowania do porównywalnego czasu tankowania samochodu spalinowego. Co to oznacza? Potrzebujemy wysokich mocy, potrzebujemy stacji wysokich mocy, co znajduje również odzwierciedlenie w pakiecie „Fit for 55”.

Bardzo się cieszę i chcę z tego miejsca podziękować przedstawicielom Ministerstwa Klimatu i środowiska oraz NFOŚiGW, że zostały uwzględnione uwagi nasze i naszych partnerów dotyczące właśnie dofinansowania infrastruktury powyżej 150 kW. Gdyby było inaczej, to moglibyśmy utknąć z rozwojem elektromobilności, dlatego tym bardziej się cieszymy, że rynek idzie w tę samą stronę, w którą idzie Europa.

Co to oznacza dalej dla rozwoju infrastruktury? Oznacza to, że jeżeli możemy w tym momencie stosunkowo bez problemu poruszać się po kraju, posiadając jeden z około 12 tys. samochodów elektrycznych, co stanowi ułamek ogólnej liczby pojazdów, to mamy ten komfort, że zwykle znajdziemy stację, która jest wolna, po prostu dlatego, że tych samochodów jest w tym momencie niewielka ilość. Ale pomyślmy, co będzie, jeśli co trzeci, co drugi samochód będzie samochodem elektrycznym? Jeśli do tego systemu dorzucimy systemy logistyczne, dowozy towarów do miast oraz na dalekie odległości – ciężarówki i tak dalej – to powinniśmy spojrzeć szerzej na rozwój infrastruktury zarówno wzdłuż sieci TEN-T dla samochodów osobowych (których liczba będzie rosła i nie wyobrażam sobie sytuacji, żebyśmy jadąc do Warszawy, musieli spędzić cztery godziny w kolejce, oczekując na ładowanie na przykład w okolicach Poznania czy Łodzi), czy też dostosować się do potrzeb rynku transportu ciężkiego, który również będzie wymagał ogromnej ilości mocy i punktów ładowania.

Przeprowadzaliśmy rozmowy między innymi w GDDKiA, gdzie sugerowaliśmy, żeby już teraz zwrócić uwagę na to, że należy dostosować nasze MOP-y do tych przepisów, które przyjdą, ponieważ potrzebujemy zainstalować tam znacznie więcej mocy. Te uzgodnienia odbywały się jakiś czas temu i plan budowy sieci wokół korytarza TEN-T obejmował zwykle stacje ładowania do 50 kW lub – w drodze późniejszych uzgodnień indywidualnych – o wyższej mocy. Lepiej podejść do tego systemowo i już teraz sprawdzić, czy za pięć lat nie będzie problemu z mocą i stacjami ładowania.

Chciałem też zwrócić uwagę, że potrzebny jest nam rozwój zarówno stacji DC, które powinny być bazą w miastach oraz wzdłuż sieci TEN-T, ponieważ gros osób nie ma garażu, żeby tam zamontować własny punkt ładowania, ale i niezmienianie zachowań konsumenckich, w ramach których każdy wie, gdzie jest stacja benzynowa i tam po prostu się udaje. Ten model jest już wdrażany w Europie – tworzenie hubów wysokich mocy po to, żeby każdy mógł skorzystać i nikt nie był wykluczony z możliwości ładowania i kupna samochodu elektrycznego.

Ostatnim punktem, jaki chcę poruszyć, jest właśnie UDT, które zostało dziś już wielokrotnie wywołane. Z jednej strony bardzo dobrze rozumiemy kwestie bezpieczeństwa, ale z drugiej strony wśród naszych partnerów są renomowani w Europie producenci, którzy wiedzą, czym są systemy bezpieczeństwa i na czym polega branie odpowiedzialności za infrastrukturę – zarówno za to, żeby ta infrastruktura działała dla użytkownika końcowego, jak i za bezpieczeństwo wszystkich, którzy będą mieli styczność ze stacjami ładowania. Wlicza się w to nawet przechodniów, którzy będą ciekawi: „Czy ta stacja działa? Czy ta stacja porazi mnie prądem?" – trzeba zwracać uwagę na wszystko. Uważamy, że zaostrzanie przepisów czy rozszerzenie katalogu uprawnień UDT może rzeczywiście spowolnić ten rynek. Myślę, że padło tak wiele uwag w tym kierunku, że pewnie osobna Komisja mogłaby się tym zająć.

Bardzo państwu dziękuję, to wszystko.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Czy jeszcze głosy w tej pierwszej części? Nie widzę. Proszę bardzo, panie pośle, i przechodzimy do drugiej części i podsumowania.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Nie było okazji, żeby zapytać o dwie rzeczy. Rozumiem, że mamy na sali entuzjastów elektromobilności i sam do nich należę, chociaż nie jeżdżę jeszcze pojazdem elektrycznym, jeżdżę hulajnogą elektryczną. Cały problem transformacji energetycznej w Polsce opiera się na tym, że w pewnym momencie musimy znaleźć rozwiązania między innymi dla Górnego Śląska, gdzie spodziewana jest duża intensywność i szybkie zamykanie kopalń. Nie wiemy, w jakim tempie będzie się to działo, bo to podlega negocjacjom z Komisją Europejską, ale przy tej okazji pojawia się w branży energetycznej pytanie: gdzie ci ludzie, którzy odejdą z sektora elektroenergetycznego tradycyjnego, opartego na węglu, mają pracować?

Jedną z rzeczy, która się pojawia, jest kwestia tego, jak dochód tych firm w części wytwórczej przemieni się w coś innego na terenie Polski. Dzisiaj łatwo kupić samochód elektryczny z zagranicy – nie będę się tutaj znęcał nad projektem Izera, ale to będzie kiedyś temat – ale cała ta elektroenergetyka wokół stacji ładowania to coś, co mogłoby być lokowane w Polsce. Stąd ten długi wstęp do moich pytań: chodzi mi o to, żebyście zrozumieli państwo, może PTPiREE, może ministerstwo, chociaż rozumiem, że w tej kwestii ministerstwo przekazało wszystko PTPiREE, więc to od razu do pana prezesa Tabisia pytanie: jaki procent tych ładowarek, które dzisiaj mamy na terenie Polski (jak podało PSPA niespełna, 3000 punktów ładowania), ma w sobie tabliczkę znamionową pod tytułem „Wyprodukowano w Polsce"? Ekoenergetyka jest dobrym przykładem – znam państwa firmę, ale pana nigdy na oczy nie widziałem, tak żebym wiedział, z kim mam do czynienia, dlatego mówiłem, że dla mnie nowa twarz…

Dyrektor operacyjny EKOEN Piotr Mąkosa:

Nowa spółka EKOEN, to stąd.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Wiem, że to wszystko się skraca, żeby ładnie wyglądało, i szacunek dla was, że tyle lat mocujecie się na tym rynku i nadal żyjecie, pomimo tego, że przykładowo konkurencja jest wykupowana przez Japończyków.

Pytanie jest takie: czy my możemy liczyć na to, że te stacje ładowania to nie będą gadżety, które koncerny energetyczne w Polsce, Orlen czy Lotos, kupią sobie w pudełku ze Szwecji, Francji czy Niemiec, tylko jaki ich procent może być polskiej produkcji? Zdaję sobie sprawę, że poszczególne komponenty w tych stacjach ładowania i tak przyjdą z Dalekiego Wschodu, ale żebyśmy mieli poczucie, że choćby część stacji ładowania, których w perspektywie według PSPA mamy mieć w Polsce kilkadziesiąt tysięcy, daje Polsce przychody, że dziesięć takich firm jak Ekoenergetyka czy Zepto powstaje u nas na bazie tej polskiej elektromobilności. Bo to jest realne – żaden polski samochód, bo to będą tylko pieniądze wyrzucone w błoto, natomiast stacje ładowania są realne, całe oprzyrządowanie do elektromobilności, możliwe, że aplikacje informatyczne, które pozwolą łatwiej ładować, rozliczać i tak dalej.

Jaki procent stacji ładowania (mówię o klientach indywidualnych) dzisiaj państwo identyfikujecie jako polskie produkty? O tym, że istnieje Zepto, dowiedziałem się tutaj, przepraszam za to, o Ekoenergetyce wiem. Mam poczucie, że dla wszystkich dużych firm z branży elektroenergetycznej, mówię o OSD, fajnym gadżetem jest postawić ładowarkę ze znanym logiem. Ale to powinno być naszą troską – a na pewno jest moją troską, mam nadzieję, że też prezesów firm, którzy o tym decydują, choć zdaję sobie sprawę, że to też jest procedura przetargowa – żeby pomyśleć o tym, w jaki sposób wesprzeć branżę elektroenergetyczną w Polsce, żeby taka polska ładowarka mogła się pojawić i generować przychód, a więc na koniec mieć wpływ na rozwój polskiej gospodarki.

To jest moje pytanie: czy ktokolwiek, PTPiREE czy ministerstwo, wie coś o tym, jaka jest proporcja?

Drugie moje pytanie, bardziej ogólne: jaki procent z tych 2900 punktów to są stacje ogólnodostępne, a jaki procent, to o czym mówił pan prezes Lorkowski, to stacje, które są dedykowane jednemu podmiotowi, który ładuje swoje pojazdy? Być może PSPA będzie tu więcej wiedziało o tym, jaka tu jest proporcja. Tutaj przy okazji pytanie do PTPiREE, czy państwo identyfikujecie, kto jest producentem, kto jest dostawcą i ilu z nich, jaki procent jest producentami polskimi?

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Proszę bardzo, panie prezesie.

Dyrektor biura PTPiREE Wojciech Tabiś:

Nie zbieramy takich informacji, kto jest producentem – możemy je oczywiście zebrać, jeżeli państwa to interesuje, natomiast jak pan poseł sam powiedział, obowiązują tu zasady przetargowe. Spółki dystrybucyjne są spółkami publicznymi i muszą, w zależności od postawionych warunków, wybrać tę ofertę, która spełnia warunki przetargowe, natomiast kto wygrywa – takich danych na tę chwilę nie ma, ale możemy je zebrać.

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Odnośnie tego, panie prezesie – wyobrażam sobie, że jeżeli można wymyślić samochód Izera od zera, jeżeli można było dwa razy wywrócić się na e-busie i można było pewne rzeczy inspirować z punktu widzenia instytucji publicznych, to nie widzę powodów, dla których instytucje publiczne w stylu PFR, NFOŚiGW i tak dalej nie mogłyby inspirować budowy całego zaplecza elektroenergetycznego dla elektromobilności. Moglibyśmy wtedy dać szansę polskim przedsiębiorcom, żeby na koniec nie było: „biednyś, boś głupi, głupiś, boś biedny".

Zaczynamy wchodzić tu w pewien korkociąg – znam tę argumentację przetargową, ale rozumiem, że o ten patriotyzm gospodarczy warto byłoby zadbać bardziej niż tylko na poziomie obsadzenia swoimi ludźmi spółek Skarbu Państwa. Może jestem naiwny, ale będę jednak cały czas powtarzał, że dla mnie patriotyzm gospodarczy wykracza poza ten zakres obsadzania dobrze płatnych stołków w spółkach państwowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję. To jest dobre pytanie i myślę, że powinniśmy przeanalizować rynek polskich producentów tychże stacji, bo to jest istotne – mogą się pojawić też nowi. To jest możliwość na rozwijanie biznesu.

Proszę bardzo, pan prezes Lorkowski.

Zastępca prezesa zarządu NFOŚiGW Artur Lorkowski:

Chciałbym poinformować w kontekście pytania pana posła, że w poniedziałek zarząd NFOŚiGW podjął decyzję o uruchomieniu kolejnego naboru w programie priorytetowym „Nowa Energia". To jest program, w którym zapraszamy innowacyjnych producentów, tych, którzy dysponują nowoczesnymi technologiami, do tego, aby przyszli do NFOŚiGW i otrzymali dofinansowanie, po pierwsze na sfinansowanie mocy produkcyjnych, za pomocą których wejdą na rynek z nowym, innowacyjnym produktem, który przynosi lepszy efekt ekologiczny, jest tańszy w stosunku do tych, które funkcjonują na rynku, a po drugie mogą sfinansować wdrożenie prototypu w warunkach przemysłowych, czyli w ramach normalnej działalności.

Uruchomiliśmy dwa nabory. Jeden dotyczył projektów wodorowych, dzisiaj ogłosimy wyniki tego naboru. Mamy też uruchomiony nabór dla plusenergetycznych budynków, ale dzisiaj zostanie ogłoszony nabór wniosków dla czterech kolejnych obszarów, w tym dla tzw. smart cities. W ramach tego naboru przewidujemy dla producentów możliwość finansowania technologii na rzecz elektromobilności, na rzecz rozwoju ich technologii, które zostały wypracowane, na rzecz wdrażania tych technologii, jak również rozbudowy własnych mocy produkcyjnych. Jest to co prawda wsparcie pożyczkowe, nie dotacyjne, z racji na ograniczenia dotyczące zakresu pomocy publicznej, niemniej jednak jest tu solidne ujemne oprocentowanie, ponieważ przewidujemy premię innowacyjną w wysokości 20% po realizacji efektu rzeczowego. Nie oczekujemy realizacji efektu ekologicznego, co jest ewenementem w zakresie wsparcia udzielanego przez NFOŚiGW.

Tak więc jeżeli ktoś zbuduje fabrykę bądź rozszerzy produkcję nowej, innowacyjnej ładowarki, wówczas udzielimy mu 20% takiego wsparcia. Dodatkowo jeśli będzie skalował to rozwiązanie, to umorzymy dodatkowo 25% pozostałej części spłaty pozostałej pożyczki minus premia innowacyjna. Podsumowując, jest to pożyczka, ale z takim oprocentowaniem, które efektywnie daje 40% dotację, taka formuła jest przyjęta z uwagi na ograniczenia wynikające z pomocy publicznej.

Dzisiaj będzie ogłoszenie konkursu, zapraszamy wszystkich producentów, w tym producentów ładowarek, infrastruktury – ale nie tylko dotyczy to elektromobilności, jest to potraktowane szerzej, szukamy wszystkich rozwiązań technologicznych, które się wiążą z miastem zarządzanym energetycznie w mądry sposób – do udziału w tym konkursie. Mamy bardzo pozytywne doświadczenia w naborze wodorowym, o którym mówiłem. Tak jak wspominałem, będziemy dzisiaj ogłaszali pierwsze wyniki, nie patrzyłem na stronę internetową, czy to już wisi; mamy zebranych sześć projektów na 390 mln zł na wdrożenia innowacyjnych technologii wodorowych w praktyce lub budowę mocy produkcyjnych pod nowe technologie, które są wypracowane w polskich firmach.

Mamy nadzieję, że równie dużym sukcesem okaże się ten nabór, który uruchomimy dzisiaj, a na który przeznaczamy 150 mln zł w pierwszej fazie, w tej części, w której według mnie mogą mieścić się wszelkie technologie związane z elektromobilnością.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo – PSPA. A potem pan prezes się zgłaszał.

Dyrektor zarządzający PSPA Maciej Mazur:

Bardzo dziękuję.

Celem odpowiedzi na drugie pytanie – te ponad 2900 punktów to są punkty ogólnodostępne, czyli nie obejmują punktów prywatnych. Biorąc pod uwagę dyskusję na temat punktów prywatnych, szacujemy, że do tych blisko 50 tys. ogólnodostępnych punktów prywatnych należy dodać około 80–100 tys. punktów prywatnych, które w 2025 r. powinny w Polsce funkcjonować. To jest ta skala, która powinna odpowiadać naszym zdaniem na potrzebę rozwoju rynku elektromobilności. Punkty prywatne są bardzo

trudne do zliczenia z racji swojej charakterystyki, ale widzimy, że to jest obszar, który się bardzo dynamicznie rozwija.

Jeśli mogę też słowem uzupełnienia spróbować nawiązać do pierwszego pytania, bardzo naszym zdaniem zasadnego, czyli gdzie powinny być obszary rozwojowe dla polskiej gospodarki. Realizujemy teraz projekt o charakterze europejskim, podczas którego badamy, jak będzie się zmieniał rynek pracy w sektorze transportu na wybranych rynkach, między innymi na rynku niemieckim, włoskim, hiszpańskim i polskim. Rynek polski ma ze wszystkich wymienionych największe wyzwania przed sobą: jest bardzo mocno oparty na motoryzacji konwencjonalnej, nie produkujemy pojazdów elektrycznych, zatem będzie nam o tyle trudniej przestawić się na mobilność przyszłości.

Już teraz należy poszukiwać tych obszarów, które pozwolą zastąpić naturalne straty wynikające z tego, że mobilność zmienia się wszędzie, nie tylko w Polsce, ale i w Europie. Zakładamy, że jest 400 tys. osób, które są zatrudnione w sektorze transportu – różne są definicje tego zatrudnienia, ale szacujemy, że jest to około 400 tys. miejsc pracy. Liczba ta będzie się systematycznie zmniejszała z racji tego, że biznes konwencjonalny się kurczy. Wsłuchujemy się wszyscy w zapowiedzi koncernów motoryzacyjnych, wiemy, że odchodzi się od napędów konwencjonalnych, w zasadzie nie ma tygodnia, żeby nie usłyszeć takich deklaracji od koncernów. Polska powinna wybrać te obszary, które będą obszarami wzrostowymi, i infrastruktura jest tego najlepszym przykładem – Ekoenergetyka robi tu świetną robotę. Są wśród naszych członków i inne firmy, które już realizują w Polsce z powodzeniem projekty związane z ładowarkami elektrycznymi, choćby Enelion czy obecny wśród wybranych w wyniku przetargu OSD PRE Biel, są takie firmy jak chociażby ta reprezentowana tutaj przez Michała Baranowskiego, które tworzą software pod elektromobilność w Polsce, więc myślę, że warto te ruchy wspierać i warto szukać potencjalnych obszarów, które mogą dać Polsce wzrosty, jak chociażby obszar bateryjny, nie tylko w kontekście wytwarzania baterii litowo-jonowych, ale także i ich recyclingu.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo pana prezesa.

Prezes Elocity Michał Baranowski:

Panie przewodniczący, odpowiadając na pytanie pana posła: chętnie udzielimy takich statystyk, ilu i jakich producentów jest w naszej sieci. Na dzień dzisiejszy jest to ponad 65% polskich sprzętów w sieci Elocity, ale muszę powiedzieć, że inni obecni tutaj operatorzy, którzy rozpoczynali inwestycje znacznie wcześniej niż my, mieli dużo słabszy wybór – trochę usprawiedliwia to ten podział u innych operatorów, bo kiedyś wybór polskiego sprzętu był bardzo ograniczony, a dzisiaj jest znacznie lepiej.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję.

Proszę bardzo, prezesie.

Prezes Polskiej Izby Rozwoju Elektromobilności Krzysztof Burda:

Szanowni państwo, zakończyliśmy w czerwcu ogólnopolskie konsultacje dotyczące między innymi zawodu technik elektromobilności, ale były to też konsultacje sektorowej rady do spraw elektromobilności. Mieliśmy przedstawicieli zarówno szkół średnich, szkół wyższych, szkół technicznych oraz przedstawicieli biznesu. Każdy ma świadomość, że wkraczająca coraz bardziej elektromobilność bardzo mocno zmieni rynek, przede wszystkim rynek pracownika. Ci, którzy produkują teraz dla sektora automotive, jeśli mają możliwość przestawienia się na elektromobilność, to na tym rynku tylko zyskają. Są branże dużo bardziej zagrożone, jak produkcja silników czy układów wydechowych, ale elektromobilność daje też nowe, ogromne szanse dla polskiego rynku. Razem z takimi naszymi partnerami, jak Polski Fundusz Rozwoju, Urząd Miasta Zielona Góra, Uniwersytet Zielonogórski, wspomniana tutaj Ekoenergetyka Polska oraz Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, zobaczyliśmy, że trzeba pomóc rozwojowi tego nowego rynku, pomóc rozwojowi start-upów. Realizujemy w tym momencie projekt Europejskiego Centrum Elektromobilności właśnie w Zielonej Górze, które będzie miejscem, gdzie firmy, które będą

chciały działać w obszarze elektromobilności, będą mogły uzyskać wsparcie i otrzymać szansę na to, aby powtórzyć sukces co niektórych firm na tym rynku.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo.

Czy to jeszcze w tej części? Chciałem już przejść do wniosków. Proszę bardzo.

Kierownik zespołu w PKN Orlen Cezary Kowalczyk:

Jeszcze tylko krótki komentarz ze strony PKN Orlen. Również uważamy, że dołożyliśmy swoją cegiełkę do rozwoju polskich produktów, jeśli chodzi o infrastrukturę ładowania. Wspomnę tylko, że w naszej infrastrukturze, która w tym momencie powstaje, praktycznie 80% to są właśnie produkty polskie, między innymi Ekoenergetyki, która znajduje się tutaj na sali. Jako PKN Orlen uważamy, że polskie podmioty, szczególnie w kontekście infrastruktury, są już konkurencyjne wobec zachodnich rozwiązań. To też warto wspomnieć, że naprawdę kawał dobrej roboty został wykonany przez producentów stacji ładowania. Jako dostawca usług ładowania i operator stacji ładowania korzystamy już z tych rozwiązań i dalej chcemy z nich korzystać.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję.

I proszę bardzo – widzę, że już jak się chwalimy, to trzeba, bardzo dobrze.

Dyrektor departamentu w Energa Obrót Tomasz Skibiński:

Ostatnie zdanie – chciałem dodać, że te około 580 punktów, czyli 280 stacji, które są stawiane w mechanizmie interwencyjnym – wszystkie są dostarczane przez polską firmę PRE Biel.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję.

Przechodzimy w takim razie do punktu drugiego, podsumowania tej dyskusji. Serdecznie dziękuję, bo myślę, że to są informacje, które nam wszystkim były bardzo potrzebne – i już mamy jakiś obraz, jeżeli chodzi o kwestie związane ze stacjami i z ich budową.

Obszary, które niewątpliwie będą wymagały regulacji, być może przy nowelizacji ustawy, to na pierwszy rzut oka kwestie dotyczące samorządów i powiązanych procedur, do tego kwestie dotyczące procedur, jeżeli chodzi o OSD i kwestie przyłączeń. Pojawiła się kwestia techniczna i Urząd Dozoru Technicznego – myślę, że to też jest istotne, bo w wielu głosach się to pojawiało. Ustalimy pewnie z panem posłem, jak to zrobić, myślę, że spróbujemy wystąpić jako Komisja do pana ministra z prośbą o wyjaśnienie, jak to wygląda i jak jest interpretowane, i ewentualnie później się zastanowimy, czy nie trzeba podjąć jakiejś inicjatywy w tej sprawie, jeśli chodzi o ustawy. Pojawiła się też kwestia rozliczeń finansowych, były tu różne głosy, ale żeby rozwiać wątpliwości, być może spróbujemy wystąpić do ministra finansów z prośbą o jego wyjaśnienie i stanowisko w tych kwestiach dotyczących refakturowania akurat w tym konkretnym przypadku, jeżeli chodzi o stacje ładowania pojazdów. Jest to temat, który rzeczywiście trzeba jednoznacznie rozwiązać.

To są te pierwsze obszary, które byśmy zdefiniowali jako podsumowanie tej dzisiejszej dyskusji i zastanowili się wspólnie z państwem i z organizacjami, które się tym zajmują – i PTPiREE, i Polską Izbą Rozwoju Elektromobilności, i PSPA – jak ewentualnie możemy zmieniać prawo w tym obszarze. Na ten moment to są te obszary, którymi w mojej ocenie powinniśmy się zająć.

Proszę bardzo, czy w sprawie podsumowania są jakieś głosy?

Poseł Paweł Poncyljusz (KO):

Na kanwie mojej poprzedniej wypowiedzi część z państwa zaczęła się chwalić czy też mówić o tym, co zrobili. Moją ideą było natomiast to, że każdy z państwa – szczególnie jeśli pełni funkcje publiczne, bo poza prezesem NFOŚiGW myślę też o prezesach czy osobach pracujących w spółkach, gdzie Skarb Państwa ma wiodący udział – powinien

się każdego dnia budzić i stawiać sobie takie pytanie: „co dziś zrobiłem dla polskiej elektromobilności?".

Nie mam wątpliwości, że to jest właśnie ta branża, która może trochę zniwelować te negatywne skutki związane z Zielonym Ładem, z budową neutralności klimatycznej, to, o czym też pan mówił, czyli „Fit for 55" – to są bardzo potężne wyzwania. Ale chodzi też o to, żeby nie skończyło się na tym, że zaimportujemy kupę sprzętu z zagranicy, za który zapłacimy w realnych pieniądzach przeliczanych na euro czy dolary. To jest ostatni moment na rozwój polskich rozwiązań – stąd też mój żal do rządu, że skoncentrował się na samochodzie Izera, a nie na budowie tego całego otoczenia, gdzie tysiące mniejszych i większych firm może podziałać w tej dziedzinie. To było, moim zdaniem, od samego początku najlepsze rozwiązanie, jeśli chodzi o słynną elektromobilność w Polsce: nie parcie do budowy polskiego samochodu, tylko do budowania całego środowiska elektroenergetyki. W dziedzinie komponentów Polska już pokazała w tradycyjnym automotive, że dużo może, i teraz powinno być tak samo, a nawet lepiej. Stąd mój apel, szczególnie do spółek Skarbu Państwa, żeby każdego dnia budzić się z takim niepokojem: „co jeszcze mogę zrobić, gdzie mogę włączyć polskie firmy do swojego łańcucha dostaw?". Rozumiemy oczywiście kwestie przetargów, ale nikt nie ma wątpliwości, że Włoch kupi to, co włoskie, Francuz to, co francuskie, Niemiec to, co niemieckie. Wy jako firmy komercyjne dobrze wiecie, jak łatwo się poruszać po rynkach narodowych, gdzie jest ta przychylność. Do tego mogą trochę służyć spółki Skarbu Państwa, mogą służyć takie instytucje jak NFOŚiGW, ale myślę też, że PFR, którego tu nie ma.

Panie przewodniczący, jeszcze ostatnia rzecz: żałuję, że nie ma tu również kogoś z Lotosu. Na naszym pierwszym posiedzeniu podnosiłem kwestię gazowych stacji ładowania – to jest kwestia PGNiG czy PSG. Moim zdaniem ta kwestia wygląda dużo gorzej niż stacje ładowania samochodów elektrycznych, a eliminuje to część naszego rynku, jeśli chodzi o transport międzynarodowy, transport towarowy. Jeżeli dowiaduję się, że firmy transportowe w okolicach granicy polsko-niemieckiej trzymają specjalne cysterny na gaz, żeby doładowywać swoje ciężarówki, to włos się na głowie jeży, że to nie rząd ani spółka państwowa rozwiązuje ten problem, tylko transportowcy muszą sobie to sami organizować. Nie jest to elektromobilność w czystej formie, ale dobrze wiemy, że kwestia transportu zeroemisyjnego też się pojawia jako zagadnienie okołoelektromobilne.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Czy mają państwo jeszcze jakieś głosy? Nie widzę.

Podsumowując: po pierwsze, kwestie, o których mówił pan poseł, powinny się pojawić pewnie w porządku obrad Komisji Energii, Klimatu i Aktywów Państwowych – przypomnę, że my jesteśmy podkomisją do spraw elektromobilności. Ale ten temat też jest ważny, więc będziemy ustalać, jak to zrobić, bo jestem za tym, żeby rozmawiać o tematach związanych z gazem.

Temat producentów, o których mówimy – pan prezes Drożdż jest bardzo skromny, ale Enea w stu procentach korzysta chyba z polskich producentów stacji ładowania, w związku z czym ten potencjał jest pomimo różnych kwestii przetargowych i tym podobnych. Dobrze, że NFOŚiGW również o tym myśli, jak wdrażać te nowe technologie, jeżeli chodzi o stacje ładowania.

Miałbym do państwa ogromną prośbę: tak jak pan minister zasygnalizował, jesteśmy w trakcie procedowania zmian do ustawy, nowelizacji. Dlatego też miałbym prośbę, żebyście państwo obserwowali ten proces i przedstawili nam swoje propozycje, co waszym zdaniem powinno się jeszcze w tej ustawie znaleźć, żeby można to było uprościć. Podejmiemy jako podkomisja działania dotyczące Urzędu Dozoru Technicznego i dotyczące kwestii ministra finansów.

Jesteśmy do państwa dyspozycji – jeżeli chcecie się państwo z nami skontaktować, to nie ma żadnego problemu. Jesteśmy też do dyspozycji, jeśli widzielibyście propozycje dotyczące tego, czym jeszcze podkomisja powinna się zająć, o takie sugestie też bardzo poprosimy. Planujemy poruszyć temat samorządów – na przyszłej podkomisji przyjmiemy plan pracy, przygotowaliśmy już ten projekt, jest w nim i kwestia samorzą-

dów, i budowy fabryki. Tym chcemy się jako podkomisja zająć i analizować stan rozwoju elektromobilności w Polsce, ale bez kruszenia barier tego się po prostu nie zrobi. Dlatego prosimy o pomoc w tej sprawie, a sami postaramy się wspólnie z panem ministrem, pracownikami ministerstwa i NFOŚiGW podejmować takie działania, żeby wszyscy byli zadowoleni.

Jeszcze pan prezes na koniec.

Zastępca prezesa zarządu NFOŚiGW Artur Lorkowski:

Chciałem jedynie potwierdzić: sprawdziłem właśnie nabór, o którym mówiłem, jest już ogłoszony i wisi na stronach NFOŚiGW. Więc 150 mln czeka na potencjalnych producentów polskich komponentów i innowacyjnych rozwiązań dla elektromobilności, my jesteśmy gotowi i czekamy na wnioski. To jest bardzo konkretny wkład do rozwoju local contentu w tym obszarze.

Przewodniczący poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Bardzo dziękuję, panie prezesie.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji do spraw elektromobilności, w związku z czym zamykam posiedzenie. Dziękuję państwu za przybycie i mam nadzieję, że do zobaczenia i do usłyszenia. Dziękuję bardzo.